Transport Canada / Transports Canada
Library and Information Centre /
Centre de Documentation GSLA
Ottawa, Canada K1A 0N5

REPORT

OF THE COURT OF FORMAL INVESTIGATION

INTO THE CIRCUMSTANCES

ATTENDING THE COLLISION BETWEEN THE FISHING VESSELS

"CAPE BEAVER"

AND

"MARGARET JANE"

ON JULY 31, 1980

9 MILES SOUTH-EAST OF LUNENBURG HARBOUR, N.S.

COMMISSIONER: The Honourable A. Gordon Cooper

ASSESSORS : Captain T.H. Goodyear

Captain C. Savoie

SECRETARY : Mr. T.P. Donovan

TABLE OF CONTENTS

		PAGE
1.	Introductory	1
2.	General Description of the Vessels	2
3.	The "CAPE BEAVER" - Dockside to Collision	2
	- Conflict of Evidence - NBC News Crew	5
4.	The "MARGARET JANE" - George's Bank to Collision	9
5.	Post-Collision - "MARGARET JANE"	12
6.	Post-Collision "CAPE BEAVER"	13
7.	Post-Collision - National Sea Products Limited	15
8.	Post-Collision - Adams and Knickle Limited	15
9.	Wrongful Acts or Defaults	16
	- Speed	17
	- Lookout	18
	- Radar	19
10.	Other Regulations - The "CAPE BEAVER"	20
11.	The Regulations and the "MARGARET JANE"	21
12.	Certificates of the Masters of Both Vessels	21
13.	The Owners	24
14.	Questions and Answers	26
15.	Recommendations	37

REPORT

Introductory:

On January 12, 1981, the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, pursuant to Section 548 of the Canada Shipping Act, appointed me a Commissioner for the purpose of holding a Formal Investigation into the circumstances attending the collision between the Canadian fishing vessels "CAPE BEAVER" and the "MARGARET JANE" off Lunenburg, Nova Scotia, on July 31, 1980, resulting in the loss of four lives. On the same date the Honourable the Minister, pursuant to Section 554 of the Act, selected Captain Thomas H. Goodyear and Captain Clarence Savoie as Assessors to assist me in this Investigation.

The Investigation opened at the Court House in Lunenburg on February 2, 1981. At the outset my appointment as Commissioner, the appointments of the Assessors and the oaths taken and subscribed by the Assessors and myself, as required under Section 554 of the Act, were read into the record of the proceedings. Counsel present were Mr. Michael S. Ryan, who had been appointed as Commission Counsel; Mr. Donald A. Kerr, Q.C., and with him Mr. Mark MacDonald, acting for National Sea Products Limited, the owner and operator of the "CAPE BEAVER", and for her captain Morris Nowe, parties to the Investigation; and Mr. James E. Gould and with him Mr. Timothy G. Charron, acting for the other parties to the Investigation, namely, Mayo Fishing Company Limited and Adams and Knickle Limited, the owner and operator respectively of the "MARGARET JANE", and for her captain Robert Mayo. Mr. Thomas P. Donovan, acting as Registrar of the Court, was also present.

The Registrar read the Notice of Investigation and service of the Notice on the parties was acknowledged by their respective Counsel. Mr. Ryan read the Statement of the Case and also the questions for the opinion of the Court, and Counsel agreed to amendments to question 12 (a) and (b). The questions as so amended and the answers thereto appear later on in this report. Evidence was heard at the Court House in Lunenburg on February 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 and 11, and in the Court House at Halifax on February 13, and subsequently in Lunenburg on February 20 and on that date Mr. Ryan presented his summary of the evidence, and oral argument by all Counsels was heard.

The collision occurred at approximately 1140 hours, Atlantic Daylight Time, on the morning of July 31, 1980, in thick fog at a point nine miles southeast of Lunenburg Harbour. The "CAPE BEAVER" struck the "MARGARET JANE" and within approximately two minutes thereafter the "MARGARET JANE" sank. The four members of her crew who lost their lives were Kelly A. Crouse, Manuel J. Jesso, Leonard Snook and Aloysius J. Hinks.

trials to be carried out when the vessel had reached water of a depth of 60 to 70 fathoms. As I have previously stated, she had on board a crew complement of eighteen.

In addition, twenty non-crew persons were on board. Three of them were guests of Captain Nowe; his young son D. Nowe, P. Wentzell and Loraine Covey. Nine were employees of National Sea Products Limited and these were Robert W. Ringer, Manager of Electrical Services; Barry D. Oxner and Bernard Eisner, Marine Electricians; Wayne Livingstone, Engineering Marine Manager; M. Lohnes; H. Hughes and M. Croft. The remaining two of the nine Company personnel were Captain Earl H. Demone, Vice-President of Fleet and a Director of the company, who was in charge of its complete fleet operations; and Dennis R. Williams, Corporate General Manager of Fleet. There were also among the non-crew persons on board, representatives or agents of suppliers of equipment for the "CAPE BEAVER". These were George Mason, representing the company which had supplied the fish-gutting equipment; C. Sloat and J. Perry, representing the company which had supplied the MAK diesel engines; Ronald Hall, the President of Marine Systems Limited, representing the supplier of the controllable pitch propeller; and Gordon Baltzer, Secretary-Treasurer of Eastern Electronics Limited, which had sold for installation on the "CAPE BEAVER", the radars, radios, an inter-com system and fish detection equipment. The Eastern Electronics Company was awarded the job through the shipyard, the Narasaki Company, and not through the National Sea Company. The remaining three persons of the twenty non-crew persons on board were a news crew of the National Broadcasting Company, which worked out of Boston, Massachusetts. They had come to Lunenburg on July 30, 1980 in connection with a story they were doing, in the words of one of them, Lee McCarthy, "on the dispute between the United States and Canada over fishing grounds, and, as an element of that, we wanted to show the state of the art in the Canadian fishing fleet". The other two members of the crew were Jeffrey Weinstock and Stephen Wallace. There was evidence adduced touching on whether this news crew had received permission to be on board the "CAPE BEAVER" or had contrived to get on board without permission. I find it unnecessary to review that evidence. The fact is that they were on board at the time of the collision and hence, in a position to testify as to what happened.

I shall be making reference throughout this report to a videotape record produced by the NBC news crew and put in evidence as Exhibit 1. This most remarkable record commences when the "CAPE BEAVER" was at dockside and continues with scenes of work being done by the crew on deck and of activity in the wheelhouse. The most dramatic section of Exhibit 1 is that commencing a matter of 20 seconds or so after the impact and showing the actual sinking of the "MARGARET JANE" when the stern went under and finally the bow disappeared beneath the water. The subsequent scenes show survivors in the water and activity on board the "CAPE BEAVER". This videotape is probably unique in the annals of marine disasters. It served as a vitally important focal point of reference for much of the oral evidence adduced and, needless to say, has been of very great assistance to the Court.

General Description of the Vessels:

I commence my review of the evidence adduced before us by a description in general terms of the two vessels involved in the collision. The "CAPE BEAVER" is a steel stern trawler. Her gross tonnage is 933.79 and her overall length approximately 163 feet. She was built for National Sea Products in 1980 by the Narasaki Shipbuilding Company Limited in Japan and was sailed to Lunenburg by a Japanese crew, arriving about two weeks before July 31, 1980. The vessel has a bulbous bow. She is propelled by a single MAK diesel engine and has a single controllable or variable pitch propeller and Kort nozzle. She has a crew of eighteen including her Master. On the day of the collision, the navigational aids installed by the builder in the wheelhouse of the "CAPE BEAVER" included (1) one Krupp-Atlas model 4101 radar with a power output of 7.5 kilowatts and a range of 48 miles. This set was installed in the conning position in the wheelhouse. It was not gyro stabilized; (2) one Krupp-Atlas model 4500 radar with a power output of 25 kilowatts and a maximum range of 48 miles. It was installed on the starboard side of the wheelhouse in the fishing console position and was not gyro stabilized; (3) two INTECH model 2500 single sideband radios; (4) one INTECH model 90 VHF radio; (5) two Krupp-Atlas fish finders, models 701 and 871, installed in the fishing console position; (6) a Decca Navigator; (7) Loran A; (8) Loran C; and (9) a gyro compass with auto-pilot. All the navigational aids were supplied by Eastern Electronics Limited, Lunenburg, with the exception of the Decca Navigator and Lorans A and C. The "CAPE BEAVER"'s full sea speed is approximately 12 knots. Her port of registry is Halifax, Nova Scotia.

The "MARGARET JANE" was a wood hull scalloper. Her gross tonnage was 225.67 and her length overall 110 feet. She had a full sea speed of approximately ten knots. She was built in 1965 at Snyder's Shipyard Limited at Dayspring, Nova Scotia. The vessel had a crew of seventeen including her Master. Her port of registry was Lunenburg, Nova Scotia, and she was propelled by an opposed piston diesel engine and had a fixed pitch right-hand screw. She had a steel mast and two steel booms, as well as a quarter or one-eighth inch steel sheathing along her port and starboard sides extending 35 or 40 feet from the break-deck to the forecastle and in depth from the top of the bulwark to below the water-line. As well, she had a metal deck winch forward of the wheelhouse, port and starboard gallows abaft the forecastle, and metallic exhaust and radar scanners above her wheelhouse.

The navigational aids installed in the wheelhouse of the "MARGARET JANE" and in place at the time of the collision included, (1) a magnetic compass with auto-pilot; (2) one Sperry radar fitted with bearing cursor and variable range marker; (3) one Furuno radar; (4) a Decca Navigator; (5) Loran A; (6) Loran C; and (7) two fish finders. She also had one single sideband radio and two VHF radios.

The "CAPE BEAVER" - Dockside to Collision:

I now turn specifically to the events of July 31, 1980 and will first deal with the "CAPE BEAVER". She left her berth in Lunenburg Harbour between 1035 and 1050 hours, Atlantic Daylight Time, for fishing gear

trials to be carried out when the vessel had reached water of a depth of 60 to 70 fathoms. As I have previously stated, she had on board a crew complement of eighteen.

In addition, twenty non-crew persons were on board. Three of them were guests of Captain Nowe; his young son D. Nowe, P. Wentzell and Loraine Covey. Nine were employees of National Sea Products Limited and these were Robert W. Ringer, Manager of Electrical Services; Barry D. Oxner and Bernard Eisner, Marine Electricians; Wayne Livingstone, Engineering Marine Manager; M. Lohnes; H. Hughes and M. Croft. The remaining two of the nine Company personnel were Captain Earl H. Demone, Vice-President of Fleet and a Director of the company, who was in charge of its complete fleet operations; and Dennis R. Williams, Corporate General Manager of Fleet. There were also among the non-crew persons on board, representatives or agents of suppliers of equipment for the "CAPE BEAVER". These were George Mason, representing the company which had supplied the fish-gutting equipment; C. Sloat and J. Perry, representing the company which had supplied the MAK diesel engines; Ronald Hall, the President of Marine Systems Limited, representing the supplier of the controllable pitch propeller; and Gordon Baltzer, Secretary-Treasurer of Eastern Electronics Limited, which had sold for installation on the "CAPE BEAVER", the radars, radios, an inter-com system and fish detection equipment. The Eastern Electronics Company was awarded the job through the shipyard, the Narasaki Company, and not through the National Sea Company. The remaining three persons of the twenty non-crew persons on board were a news crew of the National Broadcasting Company, which worked out of Boston, Massachusetts. They had come to Lunenburg on July 30, 1980 in connection with a story they were doing, in the words of one of them, Lee McCarthy, "on the dispute between the United States and Canada over fishing grounds, and, as an element of that, we wanted to show the state of the art in the Canadian fishing fleet". The other two members of the crew were Jeffrey Weinstock and Stephen Wallace. There was evidence adduced touching on whether this news crew had received permission to be on board the "CAPE BEAVER" or had contrived to get on board without permission. I find it unnecessary to review that evidence. The fact is that they were on board at the time of the collision and hence, in a position to testify as to what happened.

I shall be making reference throughout this report to a videotape record produced by the NBC news crew and put in evidence as Exhibit 1. This most remarkable record commences when the "CAPE BEAVER" was at dockside and continues with scenes of work being done by the crew on deck and of activity in the wheelhouse. The most dramatic section of Exhibit 1 is that commencing a matter of 20 seconds or so after the impact and showing the actual sinking of the "MARGARET JANE" when the stern went under and finally the bow disappeared beneath the water. The subsequent scenes show survivors in the water and activity on board the "CAPE BEAVER". This videotape is probably unique in the annals of marine disasters. It served as a vitally important focal point of reference for much of the oral evidence adduced and, needless to say, has been of very great assistance to the Court.

I should also mention that the Court had, in addition, the benefit of still photographs, the originals of which (with possibly one exception) were taken by Mr. George Mason, to whom I have already referred as being one of the non-crew persons on board the "CAPE BEAVER" on July 31, 1980. The photographs are in evidence as Exhibit 2. Among the scenes there depicted are the stern of the "MARGARET JANE" as she was sinking, her bow on the point of disappearing and survivors of the "MARGARET JANE" on her liferaft in the water and climbing on board the "CAPE BEAVER". They also are a dramatic record of this most unfortunate disaster.

I now return to the narrative of the voyage itself. Captain Nowe turned both radars on at nine o'clock in the morning of July 31, 1980. They were new types of sets to him; he had never used the Krupp-Atlas before. He had received some instructions in the use of the radar sets in Japan from Mr. Gordon Baltzer consisting of maybe ten or fifteen minutes a day for two or three days at dockside and he had also done some practising in Lunenburg while the vessel was being got ready. He had never used the radar under sea conditions at any time before July 31, 1980, but had looked in it a few times when the "CAPE BEAVER" was on sea trials in Japan. He had tried setting up the radars himself and anything he didn't know he asked Mr. Baltzer about. Both radars had bearing cursors and ITP (Improved Target Presentation) and gain control. He had never used ITP before but tried it for a minute or so as the "CAPE BEAVER" was going past Cross Island buoy. The radar in the centre position was then on a range of three miles and remained on that range up to the collision. Captain Nowe turned on the Decca Navigator at dockside but did not check it.

Captain Nowe was in the wheelhouse from the time the vessel left the dock until the collision occurred except for a brief period of about two minutes. Captain Demone took over for the period. Captain Nowe was, except for the two minutes or so and on another occasion when he went to the chart table, stationed at the conning position and watching the centre radar. He said that he never looked at the starboard radar but testified that Captain Demone and Dennis Williams, at his request, were taking turns at that radar. Captain Nowe observed a vessel on the radar before the "CAPE BEAVER" reached Sculpin Rock buoy. This vessel was about four miles ahead (obviously before the range was lowered to three miles) and moving in the same general direction outbound as the "CAPE BEAVER"; Cross Island buoy and the land on both sides were also observed.

One vital fact has emerged, however, as to radar observation on the "CAPE BEAVER". Captain Nowe said in evidence that he never saw the "MARGARET JANE" at any time nor, according to their testimony, did Captain Demone or Dennis Williams. The Captain did say that in the past he had had difficulty in observing wooden scallopers when there was a lot of sea clutter "and that, and you're working around and they're handy, well, it's a job to keep track of them". Despite any difficulty Captain Nowe may have had in the past with observing wooden scallopers under the conditions he mentioned, I am entirely satisfied on the evidence as a whole that the "MARGARET JANE" presented a target which could and indeed should have been seen. It must be remembered that she had metal sheathing along both sides, steel masts and booms. She cannot be dismissed as merely an invisible wooden scalloper. Captain Nowe could offer no explanation as to why she

was not observed by him, nor was there any such explanation from Captain Demone or Dennis Williams or any other person on board.

The first intimation received on board the "CAPE BEAVER" of the catastrophe to follow was the sound of a foghorn. One blast was heard by Captain Nowe coming from the starboard side. He sensed the other vessel was close. He paused for a second, grabbed the pitch control lever and brought it back to zero or stop position. He heard someone cry, "There she is!" and, "It's a boat". He pulled back on the lever and "started pulling her astern". Captain Nowe first saw the "MARGARET JANE" at a distance of about 200 feet from where he was standing. She was making headway. It would have been probably a couple of seconds from the time the Captain heard the foghorn until he sighted the "MARGARET JANE" and the Captain estimated about ten seconds elapsed from the time he saw the "MARGARET JANE" until the time of actual impact. He depicted the relative position of the two vessels when first he saw the "MARGARET JANE" break out of the fog on Exhibit 60 as being at right angles to each other, and his testimony and that of other witnesses established that at actual impact the vessels were to all intents and purposes as close to 90 degrees as one could say without actual measurement. The "CAPE BEAVER" struck the "MARGARET JANE" just forward of the latter's wheelhouse. Captain Nowe could "feel her slowing down" and "grabbing" before the impact occurred.

Captain Nowe thought there were two impacts about eight to ten seconds apart. Others of the witnesses thought there was one impact only; there was also testimony that there were three impacts. Upon consideration of the whole of the relevant evidence on this point, I find that there were two impacts, as related by Captain Nowe, the second possibly caused by the "MARGARET JANE" rolling back towards the "CAPE BEAVER". If there was a third "impact", it may have been, as put by Captain Mayo, just the two boats rubbing together.

The "CAPE BEAVER" backed off from the "MARGARET JANE". Captain Nowe said that he took this action when he saw that the "MARGARET JANE" was going to sink quickly and to give the men on her, room to get off the vessel. The "MARGARET JANE" in fact sank within about two minutes of the collision.

When the collision occurred there were, to the best of Captain Nowe's recollection, eleven persons including himself in the wheelhouse. The other ten were Captain Demone, Dennis Williams, Barry Oxner, Bernard Eisner, Loraine Covey, the Captain's young son, Gordon Baltzer, George Mason, and the cameraman and soundman of the NBC news crew. I find it unnecessary to review the evidence of each in detail. Their testimony was generally to the same effect, although there were understandably some differences as to the time lapse between when the foghorn of the "MARGARET JANE" was heard and when she came in sight and what was then the distance between the two vessels.

Conflict of Evidence - NBC News Crew:

I now consider it necessary to deal at some length with certain of the evidence of the NBC news crew. Lee McCarthy was in charge of the crew, Jeffrey Weinstock was the cameraman and Stephen Wallace, the soundman. The camera was an electronic camera which records videotape. The tape recorder

or sound gear was carried by Wallace and there was a heavy-duty electronic cable, referred to as an umbilical cord, connecting the sound gear to the camera. There was a timing recorder on the camera, in effect a 24-hour clock, which on July 31, 1980 was set to Boston time - one hour behind Lunenburg time. A number of shots were taken before the collision, notably one which was referred to in the course of the hearing as "the chart table scene". Captain Nowe had gone to the chart table and had pointed out to Mr. Ringer the distance the vessel still had to go to reach the area where the fishing gear trials were to take place. This scene stopped at 10 hours and 32 minutes. The collision frame started at 10 hours and 39 minutes and 55 seconds. Mr. McCarthy said that within minutes of finishing the shot of the chart table scene "someone on the crew" called or said to Captain Nowe that he had spotted something on the radar. The Captain was then, according to Mr. McCarthy's recollection, "in the centre of the wheelhouse, the steering area". Mr. McCarthy further testified that Captain Nowe went to the radar on the starboard side where the man was standing; that the Captain, as Mr. McCarthy recollected it, looked at this radar and then went "to his - another radarscope closer to the centre of the area" and returned to "the original radar".

Mr. McCarthy was in the wheelhouse when the chart table scene was taken, but was not there at the time of the collision. He had very shortly before felt "uneasy" and walked outside the wheelhouse. His uneasiness was caused by the fog or possibly a feeling of seasickness or both, although in cross-examination he was asked whether the conversation had played a part in his decision to go outside and he answered that "it probably did, yes". In any event he went out the door; turned to his right and started walking towards the front of the wheelhouse; heard a foghorn, as he put it, answering the "BEAVER"'s; continued to the front of the wheelhouse and then saw the bow of the other ship coming out of the fog. It was close; thinking of a football field it was at the 50-yard line. He braced himself and felt one impact. He stood up and said "Shoot it" to Weinstock "and he went out and started".

There was other evidence which Counsel for Captain Mayo relied upon in support of the conversation related by Mr. McCarthy having taken place. One of the other members of the news crew, Mr. Weinstock, said:

> "My recollection serves me as Captain Nowe was at the wheel of the ship, prior to the collision, the First Mate was busy looking into one of the radar devices; and, at that point -- at some point prior to the collision, there was a target spotted on radar -- I believe first by the First Mate, who then called the -- for the attention of Captain Nowe."

This was after the chart table scene and the First Mate was then "standing at the wheel -- he was at the radar device to the right of the wheel". He identified, in the photograph number 4 Exhibit 2, the First Mate as being the fellow he saw at the other radar set after the chart table scene. Mr. Weinstock said he saw Captain Nowe "go over", things then became a little confused "because of the commotion", and there was some question as to what the target was "if it was a target". He saw Captain Nowe looking in the other radar set. In cross-examination Weinstock said the Mate was

in the wheelhouse at the time of the collision. As to the conversation, the words "outward bound" sounded familiar; it would be in the conversation he heard.

The third member of the news crew, Stephen Wallace, the soundman, was asked if he had any recollection of the conversation. His answer was that it was a grey area as far as he was concerned, but that there was some talk of radars. There were two men who went to one particular viewing machine and then went back to the other and that was all he remembered. He "guessed" that one man beckoned another to the other machine. In cross-examination he believed that the two men involved were the Captain and the Mate, but he was not really sure.

The evidence of Mr. Allen Brown, the winchman, who was in the wheelhouse, is of importance here. He was asked if there was any discussion he overheard relating to the approach of another vessel. His reply was "yes" and it was that there was an object picked up on the starboard side by radar - on which radar he did not know. An object had been picked up and then "suddenly they lost the object". He understood it was one off the starboard side. The conversation took place about ten minutes before he heard the horn. Mr. Brown also said that Captain Nowe went to the chart table a couple of times; he did not recall the Captain going to the starboard radar at any time nor anybody asking Captain Nowe to come over from his steering position to take a look at what they had seen on the starboard radar.

Captain Nowe was called in rebuttal. This question was put to him by his Counsel:

> "It may be suggested to you in cross-examination -- or it may be suggested in argument by Mr. Ryan or Mr. Gould -- that you're lying about this, and that there was such a conversation, and that somebody really did see something on radar shortly before the collision, and then lost it, and that you're covering up.
>
> What do you say about that?"

and he answered:

> "In no way, sir, am I -- I never come to this court to tell any lies, and I definitely did not say any lies."

and the examination continued:

Q. "Did you see any target and lose it that day?"

A. "No, sir. The only target I seen was on the six-mile range, and when I went to three-miles, I lost it then...."

In cross-examination Captain Nowe said that nobody said anything to him about seeing a target before the collision and further, that what Mr. McCarthy has said happened, namely that he saw the Captain "go to the starboard radar; look; came back; and then go back again" did not happen.

We are thus faced with what appears to be a direct conflict of evidence between witnesses whom I believe to be truthful. Captain Nowe gave his testimony in a forthright and responsible manner and I detected nothing from his demeanor or from his answers that would lead me to believe that he is anything but honest. Nor do I think it can be said that Mr. McCarthy was in any way attempting to mislead the Court; he also impressed me as being honest. Indeed, Counsel for Captain Nowe, in argument, very frankly and fairly said that he would be doing the men of the NBC news crew an injustice if he did not say they were honest, credible witnesses and doing their best to give the story as they knew it.

There are, however, features of the evidence of the news crew that raise questions in my mind. In the first place, Mr. Weinstock identified the Mate, Gerald Hannams, as being in the wheelhouse at the time of the conversation. There is, however, abundant evidence that he was not in the wheelhouse at the time. Nobody except Mr. Weinstock said he was there. Mr. Hannams himself said that he was never in the wheelhouse after the "CAPE BEAVER" left dock until the time of the collision and that the photograph, Number 2 in Exhibit 2, showing him there, from which Mr. Weinstock's identification was made, was taken while the vessel was at the dock. I need only refer on this point to one other witness, Calvin Hoskins, a crew member of the "CAPE BEAVER", called in rebuttal. Fifteen or twenty minutes after the vessel had left the dock, he was on deck engaged in splicing rope. Mr. Hannams joined the men on deck and remained there until lunch-time. When Hoskins was just going through the galley door, he felt a bump. Hannams, at that time, was sitting down in the galley and a minute before had been on deck with Hoskins.

The evidence of Mr. Wallace is at best rather vague and uncertain and standing by itself can hardly be taken as clear testimony of the conversation.

I have already expressed my opinion that Captain Nowe and the NBC news crew were honest witnesses. What then can be the explanation of their differing testimony as to any conversation involving Captain Nowe and a man or men on the starboard radar? That there was one appears to have been established, apart from the news crew, by Allen Brown. I refer again to his testimony. I have already said that he was asked in cross-examination whether there was any discussion that he overheard at all relating to the approach of another vessel and his answer was that there was an object picked up on the starboard side by radar. He didn't know on which radar because he was "looking around". The conversation was that they had just picked up an object and then suddenly they lost the object. He did not know who said this. He was asked how long it was from the time he heard the conversation until he heard the horn, and in answer to the question, "Would it be a minute before you heard the horn?" he replied, "Longer than that. I would say it was about ten minutes, maybe". It is to be noted that if the period of ten minutes is correct the conversation must have taken place before the chart table scene and not after. There does not

seem to have been two conversations within ten minutes before the collision and, indeed, if there had been, it would be strange if Brown would not have referred to the other as well. So we have Brown putting the time of the conversation at about ten minutes before the horn of the "MARGARET JANE" was heard and McCarthy no more than seven minutes and 35 seconds before the collision, that is, the elapsed time between the chart table scene and the actual coming together of the two vessels, the shooting of the collision having commenced 20 seconds after impact. Moreover, there was conversation at an earlier time than the chart table scene about a target which was observed, namely, the "COMMODORE IV", which went off the radar screen and in the sense was "lost". Whether Captain Nowe at that time went over to the starboard radar does not appear from the evidence, but that possibility I do not think can be ruled out.

After having given as careful consideration as I can to the evidence respecting the conversation, I have come to the conclusion that it did not take place when Mr. McCarthy, supported to some degree by Mr. Weinstock, said that it did. I do not say that they were untruthful in their evidence but that they were mistaken as to time. That is, in my opinion, understandable. We are here dealing with a short period of time and in circumstances where there were a number of people moving about in the comparatively restricted area of the wheelhouse. Despite the fact that the atmosphere in the wheelhouse was "business-like", it was not one conducive to exact recollection, some months later, of time within an interval of a very few minutes.

I have perhaps spent an inordinate length of time on the testimony as to the conversation. I have done so chiefly because it involves the credibility of Captain Nowe as a witness, a matter of great importance to him. But the core question remains. Accepting the evidence of Captain Nowe, Dennis Williams and Captain Demone that the "MARGARET JANE" was not observed on radar, why wasn't it? I direct my attention to this question later on when dealing with the submissions of Counsel.

The "MARGARET JANE" - George's Bank to Collision:

I now turn my attention to the evidence respecting the last voyage of the "MARGARET JANE". On July 30, 1980 when the vessel was on George's Bank in the course of a fishing trip, her engineer Gerald Corkum suffered a back injury and the "MARGARET JANE", as a result, set off to return to Lunenburg at around six o'clock in the evening. On the way back and while still on or in the area of George's Bank, another man, Frederick Emeneau, was picked up from the scalloper "CHARLOTTE AND RICKEY". He had a head injury.

After Mr. Emeneau was picked up, Captain Mayo set a course of about 45 degrees magnetic. The Decca system was then on but was not used to set a course because the Captain was then using the Loran C chart. He was steering a compass course and aiming for the Cape LaHave buoy intending to pass just outside it. When he did pass the buoy, it was about two miles and a half to port and when abeam of it, Captain Mayo corrected his course to 30 degrees magnetic to pass just outside the Cross Island buoy.

Captain Mayo within an hour before the collision heard the "COMMODORE IV", another scallop dragger, call the "MARGARET JANE" on radio. She was heading in a south-westerly direction while the "MARGARET JANE" was heading north-easterly. The call was on VHF but Captain Mayo did not respond to it. Apparently he was annoyed because the other vessel wasn't answering his foghorn, which was sounding a blast at intervals of a couple of minutes. The horn control operated manually and was powered by compressed air. The "MARGARET JANE"'s speed was ten knots, which was her full sea speed. It was Captain Mayo's normal practice to go full speed in fog. He relied on his radar and foghorn.

Captain Mayo left the wheelhouse at about ten minutes past eleven to go to the galley to get something to eat. He was there for a very short time and returned to the wheelhouse at about eleven fifteen o'clock or shortly thereafter. There were in the wheelhouse at all times either Captain Mayo or the Mate with two other men and in the ten minutes before the collision there were four men there - the Captain, the Mate, Aloysius Hinks and Leonard Snook. The latter two were there acting as lookouts; it was their watch. At all relevant times two wheelhouse windows were open, one on the port side facing forward and the other, the first window to the right of the console position, also facing forward.

When Captain Mayo came up from the galley, he observed a target which he took to be the "COMMODORE IV" on radar at a range of a little over a mile off his port bow. He also at the same time observed a target which he took to be the "CAPE BEAVER" in the radar fine on his port bow. She was apparently four and a half miles away. Shortly after that Captain Mayo altered the range of the radar from six miles to three and, as a result, lost the "CAPE BEAVER". He went back to the six-mile range after he was clear of the "COMMODORE IV", which, when the "MARGARET JANE" passed her, was about half a mile away.

As the "MARGARET JANE" was passing the "COMMODORE IV", Captain Mayo sent a man forward on lookout because the vessel was starting to get in "amongst a bunch of targets, there's a small fleet, and see what you can see". In fact, two men went forward to the whale-back - Donald Retieffe, a deckhand who was the man sent, and Dale Romkey, who went up of his own accord. Romkey went back down, but subsequently rejoined Retieffe. They were both there at the time of the collision.

When Captain Mayo went back up to the six-mile range, he again observed the "CAPE BEAVER" on his radar. He was still on his compass course of 30 degrees magnetic. The "CAPE BEAVER" was then slightly in excess of three miles distant and at a bearing of about 15 degrees on the "MARGARET JANE"'s port bow. At that time there were also some small targets, inside, and Captain Mayo could see the Cross Island buoy just slightly off the port side.

There was introduced in evidence by Counsel for the "MARGARET JANE" interests, through Captain Mayo, Exhibit D-1 showing on a manoeuvering sheet positions where the Captain observed the "CAPE BEAVER" when the "MARGARET JANE"'s radar was on the six-mile range and on the reverse side of the sheet where he observed the "CAPE BEAVER" when he had gone down to the three-mile range. There was further introduced by Counsel for the "CAPE BEAVER" interests, Exhibit D-3, which reproduced on one sheet the

information contained in D-1. There is also in evidence, adduced through Commission Counsel, Exhibit C-3, which is Chart Number 4384 of the Canadian Hydrographic Service, Pearl Island to Cape LaHave, showing the course of the "MARGARET JANE" and where she was at various points on her course when the "CAPE BEAVER" was observed on radar and where the "CAPE BEAVER" was when the "MARGARET JANE" was at each of those points, all as given in evidence by Captain Mayo.

It must be appreciated that these positions, as frankly stated by Captain Mayo, were approximations but nevertheless, the exhibits are important as portraying the courses of the two vessels as they approached the point of collision, always bearing in mind that the course of the "CAPE BEAVER" was what Captain Mayo considered it to be from what he observed in his radar. There nevertheless are distances and other matters arising from these exhibits which I think can safely be accepted as the best evidence available to us as to the movements of the two vessels in the vital period of time before the collision.

Captain Mayo's testimony, as portrayed on the exhibits, establishes with reasonable certainty that while the "MARGARET JANE" was on her compass course of 30 degrees magnetic, the "CAPE BEAVER" was observed on radar about 15 degrees to port and at a distance of four and one-half miles. The "MARGARET JANE"'s radar was then at six-mile range. When the range was reduced to three miles, the "CAPE BEAVER" was observed at varying distances, including at 1.5 miles when the bearing was 19 degrees. It was at this point that Captain Mayo altered his course to starboard, as he said, to give the "CAPE BEAVER" more sea room in passing.

Captain Mayo then said that, as he observed her on the radar, the "CAPE BEAVER" altered her course so that, as put by Captain Mayo, she seemed to be "chasing" the "MARGARET JANE". On the other hand, Captain Nowe testified that he had never changed his course from 160 degrees true, from the time he had gone onto that course about a mile from Cross Island buoy, and I am satisfied from consideration of all the evidence that there was no such change or changes of course of the "CAPE BEAVER", as indicated by Captain Mayo. What then is the explanation for this conflict? I accept the contention of Counsel for the "CAPE BEAVER" interests that when the "MARGARET JANE" altered course to starboard, the "CAPE BEAVER"'s apparent course would also appear to have been altered and that again when the "MARGARET JANE" slowed down after its course alteration to starboard, the reflection on the radar would indicate a further change in the course of the "CAPE BEAVER". I have, of course, in coming to these conclusions relied upon the advice and assistance of the Assessors.

Unfortunately Captain Mayo had never received any formal instruction in the use of radar. His knowledge came from practical experience only and did not include a knowledge of plotting except in a very cursory way. It goes without saying, therefore, that no plotting was done on the "MARGARET JANE" to determine the closest point of approach. Indeed, it is apparent from the cross-examination of Captain Mayo that he was not convinced that the "CAPE BEAVER" turned towards them, merely that it appeared to him from what he saw on the radar set that a curve developed; he didn't say (despite his earlier testimony that the other vessel appeared to be chasing him) that the "CAPE BEAVER" turned into him. When he was asked whether he thought, when he saw the series of echoes, that she was turning, he answered with disarming frankness that he didn't know what was happening

and that's why he slowed the boat down, and further he answered to the question, "Did you think she was turning?" this, "Well, I knew that something was haywire, something was going on. I didn't know what it was, eh? And that's when I slowed the boat down". He could only tell what he saw on the radar, the way it showed on the radar, and conceded that it was possible that the other vessel, the "CAPE BEAVER", was on a straight course at all times.

The horn of the "CAPE BEAVER" was heard by those in the wheelhouse of the "MARGARET JANE" shortly after she was a distance of one mile from the point of collision. Captain Mayo put the time when the horn was heard at a minute or a minute and a half before he saw the "CAPE BEAVER". He shortly thereafter reduced from full speed to just engaged. About 15 seconds later he sighted the "CAPE BEAVER", which had broken out of the fog, a couple of hundred feet away off his port side, and at that time Captain Mayo said the speed of the "MARGARET JANE" was no more than three miles an hour. He then put the engine full astern and the automatic pilot on hand-steering. I have already related, in dealing with the "CAPE BEAVER", particulars of the actual coming together of the two vessels. Captain Mayo testified that he did not think the "MARGARET JANE" was moving at that time; he thought that she was pretty much dead in the water, although other evidence indicates that the vessel was making way at the time, albeit moving very slowly.

Post-Collision - "MARGARET JANE":

Immediately after the collision, Captain Mayo put the engine of the "MARGARET JANE" on stop and turned the alarms off. At the time the collision occurred, Leonard Snook; Harold Romkey, the Mate; and Captain Mayo were in the wheelhouse. Mr. Hinks, who had been there, had left, presumably to call the watch, before the collision, and the Captain said in his evidence that "we have never known what happened to him". Captain Mayo went out the starboard side to the boat deck where Harold Romkey was back at the dories getting ready to put a dory over. There were other crew members there. Dale Romkey and Peter Smith were working to get the liferaft out of the cradle on the starboard side during the time Harold Romkey was readying a dory to get it overboard.

Captain Mayo realized at once when he got to the boat deck that the vessel was going to sink very rapidly; she was starting to settle by the stern. The attempt to get a dory over was abandoned and everybody, including the Captain, jumped for the liferaft, which was then in the water and not yet fully inflated when the crew members were getting in it. Meanwhile people in the forecastle area and the main deck were getting life-jackets on.

I digress here for the moment to point out that, according to the evidence of Captain Mayo, during the time he was Master of the "MARGARET JANE" he never conducted any drills to get men off in the eventuality of a situation such as developed on July 31, 1980, nor were there any drills to get the dories off or to get the liferaft out. The owners had never given instructions to conduct such drills. The Union Agreement, however, required that these drills be carried out.

Life-jackets were kept on or near the bunks in the forecastle. Two of the men, Kelly Crouse and Frederick Emeneau, who were in the forecastle at the time of the collision, went up on the main deck when they felt a jolt. Most people went to the stern, but Crouse and Emeneau went down to bring up life-jackets. They threw them up to a group of men at the top of the ladder, who grabbed them. After all the life-jackets had been thrown up, Crouse and Emeneau got up as fast as they could and both tried to get off the boat. Emeneau, who had no life-jacket on, was swept over the side and got on the "MARGARET JANE"'s liferaft. Kelly Crouse was, tragically, not able to get off the vessel and lost his life while still on board.

Evidence was given as to what happened after the collision by other crew members of the "MARGARET JANE". I do not think that I need review the testimony in any detail. It is sufficient to say that Mr. Snook lost his life in the water while trying to reach the raft. I should also say that the raft was overturned in the water; it was struck by a boom of the "MARGARET JANE" as the vessel went down, but came up to the surface. Those on the liferaft and others in the water were picked up by a lifeboat from the "CAPE BEAVER".

Post-Collision - "CAPE BEAVER":

Right after the first impact, Captain Nowe saw steam coming out of the stack of the "MARGARET JANE" and knew that she must be getting water in her engine room where the "CAPE BEAVER" had hit. The Captain saw the "MARGARET JANE" start to settle by the stern and knew that she was going to go pretty quickly so he backed away, as he said, to give the men on the "MARGARET JANE" room to get off the boat.

When Captain Nowe saw the "MARGARET JANE" sinking, he shouted to get the boats out. He did not sound the general alarm, but, in my opinion, if he had it would have been a futile action. Indeed, the sighting of the "MARGARET JANE" and the impact in effect gave the alarm. It was probably five minutes until the lifeboat was launched. The evidence indicates that there was some difficulty in doing so. Mr. Robert Ringer went to the lifeboat on the port side. Crew members were around the lifeboat. It was necessary to have electrical power to get the lifeboat out of the cradle and the power was off. Mr. Ringer went one deck down and threw a switch to get the power on. By the time Mr. Ringer got back to the lifeboat members of the crew were just putting the boat over the side. They had a little trouble with the microswitch in doing so. I should add also that no drill or exercise was carried out with respect to launching the lifeboat prior to commencing the trip which ended in disaster. Extra life-jackets had been put on board apparently in sufficient number so that there was one for each person on board, although the exact number does not appear from the evidence.

Mr. Dennis Williams testified, with respect to the lifeboat, that there is on the "CAPE BEAVER" an electric switch which was not in the same location as the one on the "CAPE LaHAVE", Captain Nowe's previous command, and on which many of the crew members of the "CAPE BEAVER" had also served. There was a corporate policy that captain and crew will carry out lifeboat and fire drill every three months and sign a document to that effect, but there is no policy that there should be boat drill before new vessels go to sea. Mr. Williams spoke of the difficulty in getting the lifeboat out. He

said that there was trouble in removing the shackles holding the portable rail and that a search had to be made for something with which to remove the shackles.

The deck log of the "CAPE BEAVER" was produced in evidence as Exhibit 40. There was no radio log kept. The relevant portion of the deck log was the first six lines. The entries on those lines were made by Captain Nowe after the accident in his own handwriting. Changes were made after the initial entries by Captain Nowe in line two. The speed was changed from 13 to 12. The two Decca readings were altered because at the time of the accident the Decca was not synchronized. The Captain, as I have said, had not set up the Decca Navigator when he left the dock or at any time thereafter prior to the collision. An obvious mistake in the month, September as first written, was corrected to July. The time of sailing was put in after the collision occurred, when the vessel got back to the dock at Lunenburg, as 10:35, although the Captain testified that his present recollection of that time was 10:40. The time of the collision 11:40, was reconstructed when the log was made out shortly after the accident. As a result of the failure to set up the Decca lane identification, the wrong position of the collision was reported; the longitude was right but the latitude was out by two minutes. The fact that the Decca Navigator was wrong came to Captain Nowe's attention after the men from the "MARGARET JANE" were aboard and the search was started for other survivors.

Mr. Spurgeon Roscoe was employed by the Department of Transport as a Radio Officer at Coast Guard Radio Station (VCS) Ketch Harbour, Halifax County. He came on duty on July 31, 1980, at 11:34, local time, as shown on the radio log of the Station, Exhibit 43. At approximately 12:13 he received a call from the "CAPE BEAVER" advising of the accident, that the "MARGARET JANE" had been sunk and giving the position of the "CAPE BEAVER". A notation in the log states that the crew of the vessel did not know her call signal, but Roscoe had been calling her for some time and had the signal by memory. There was a slight initial difficulty in establishing radio communications, but this was rapidly overcome. The Rescue Co-ordination Centre was immediately informed by a call from VCS over the "hot line" and for the balance of the shift Mr. Roscoe communicated with the "CAPE BEAVER", the Rescue Co-ordination Centre and rescue vessels. Mr. Roscoe testified that neither during the balance of the shift nor at any time when he communicated with the "CAPE BEAVER" was a new position for the collision given to him, although Captain Nowe thought that he had given a new position after he had corrected the lane identification of the Decca Navigator.

Captain Donald Robson, a member of Her Majesty's Forces, was on July 31, 1980, a Watch-keeper with the Rescue Co-ordination Centre (RCC) at H.M. Dockyard in Halifax. He related the efforts made by vessels and helicopters in the search for the men lost from the "MARGARET JANE". Among the vessels were the "CAPE JOHN" and the "L.P. MacDONALD". I do not think that I need review the evidence of Captain Robson in any detail. It is sufficient to say that the message over the "hot line" from VCS was recorded as having been received at 12:13, local time, on July 31, 1980, and followed very shortly by a telex message. The search for survivors ended on August 1, 1980. It is obvious that men could not survive in the water for any extended length of time.

Post-Collision - National Sea Products Limited:

Officials of National Sea Products Limited conferred on July 31, after the "CAPE BEAVER" had returned to Lunenburg. From the cross-examination of Dennis Williams, it appears that he had 44 boats under his supervision. He was asked if he had some accident investigation procedure, to which he answered in the affirmative. When asked what the procedure was he answered that the accident would be discussed with the captain or the mate or his engineers to find out the cause. Statements were not necessarily taken and in this case were not taken. The Coast Guard, through Captain Turnbull, did so as, presumably later, did Counsel for the Company.

No attempt appears to have been made to have the radars checked to see if there was anything wrong with them after the "CAPE BEAVER" got back to port on July 31, 1980, despite the fact that a target, the "MARGARET JANE", was not observed before the collision and that on the trip back to Lunenburg another vessel, the "REBA O", was not observed on radar before she was visually sighted. Mr. Gordon Baltzer testified that he was not asked to check the radar sets after the collision. He did so, however, on the following morning before the "CAPE BEAVER" sailed again for sea trials. He had not been asked to do so by anybody at National Sea Products Limited; he took this action of his own volition. He checked the function of all the controls; the radars were operational when he got aboard the vessel. He checked all the controls and made sure the tuning was working. The ranges were working properly and everything appeared to be normal.

Post-Collision - Adams and Knickle Limited:

Mr. L. Graham Knickle is the Secretary-Treasurer of Mayo Fishing Company Limited, the owner of the "MARGARET JANE", and also of Adams and Knickle Limited. The Mayo company is a subsidiary of Adams and Knickle Limited. I should mention here that Captain Mayo had no shares in either company. Mr. Knickle was personally looking after the "MARGARET JANE" as her manager. He called the vessel by radio sometime in the morning of July 31, 1980 on VHF Channel 6 and spoke to the Mate, Harold Romkey. He was told that the vessel was coming in with an injured man.

Mr. Knickle learned of the collision around twelve o'clock noon or five or ten minutes before. He was requested to go to Eastern Electronics for an important message and there talked to the "CAPE BEAVER". When the surviving members of the crew of the "MARGARET JANE" returned to port on the "CAPE BEAVER", Mr. Knickle took statements from them and gave copies of the statements to the R.C.M. Police in Lunenburg. These copies were adduced in evidence as Exhibit 56.

I should add here that Mr. Knickle testified that there was no Company policy as to the management of boats at sea, no standing instructions as to reduction of speed in fog, or as to the posting of lookouts in fog.

Wrongful Acts or Defaults:

The all-important matter which arises from this Formal Investigation is whether the disciplinary power of the Court under Section 558. (1) of the Canada Shipping Act should be invoked and applied. It reads as follows:

> "558. (1) The certificate of a master, mate, or engineer, or the licence of a pilot may be cancelled or suspended
>
> (a) by a court holding a formal investigation into a shipping casualty under this Part, or by a naval court constituted under this Act, if the court finds that the loss or abandonment of, or serious damage to, any ship, or loss of life, has been caused by his wrongful act or default, but the court shall not cancel or suspend a certificate unless one at least of the assessors concurs in the finding of the court;
>
> ..."

In Belisle v. Minister of Transport, [1967] 2 Ex.C.R. 141, Mr. Justice Noël at page 149 quoted Section 558. (1) and then had this to say:

> "Under this provision, the Court cannot take disciplinary action against such an officer unless he has committed some 'wrongful act' or has been guilty of some 'default' and such wrongful act or default has 'caused' the 'loss or abandonment of, or serious damage to any ship or loss of life'.
>
> It is for the Court to determine whether the officer's conduct is sufficiently culpable to amount to a wrongful act or default which has 'caused' such a casualty either by such misconduct or such failure in prudence, care, or watchfulness in the ordinary requirements of seamanship in regard to human life or in regard to the protection of property as to warrant disciplinary action.
>
> The wrongful act or default so involved does not necessarily have to be of a criminal or quasi criminal nature. It has been said that it can be a breach of legal duty of any degree which causes or contributes to the casualty under investigation (cf. The Princess Victoria [(1953), 2 Ll L.L.R. 619] at p. 627).

> An error of judgment in a moment of difficulty and danger, however, does not necessarily render an officer's certificate liable to be dealt with. There is no test that has been formulated that serves in all circumstances for determining when an act or omission is of a character that calls for the imposition of a disciplinary action. Possibly as useful a test as any is that the wrongful act must be the doing of something that 'plainly' he ought not to have done and the default must consist in omitting to do something which it was 'plainly' his duty to do. (cf. The Carlisle [(1905-1908), 10 Asp. M.L.C. 287] per Bargrave Dean J. at p. 293)."

I respectfully adopt Mr. Justice Noël's exposition of Section 558. (1), as did Mr. Justice Chevalier in his report of Formal Investigation (No. 104) into the circumstances attending the collision between the vessels "CIELO BIANCO", "ALGOBAY" and "POINTE MARGUERITE" signed on November 2, 1979.

We were informed by Commission Counsel that cancellation of the Certificates of Captain Nowe and Captain Mayo was not being sought; nor, in any case, would the Court impose such a penalty. That being so, the issue which emerges from the provisions of Section 558. (1) of the Act is whether or not the Certificates of either Captain should be suspended and, if so, for what length of time? I shall first deal with Captain Nowe and, secondly, with Captain Mayo.

It was contended by Counsel for Captain Nowe that there could be three matters only which could lead to a finding or findings of wrongful act or default on his part, namely, speed, lookout, and radar. No doubt these are what may be termed primary matters; there may be others of a secondary nature and I will touch upon this question later on.

Speed:

> Rule 6 of The Collision Regulations provides:
>
> "Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions."

The Rule goes on to set out a number of factors which "shall be among those taken into account". I do not think it necessary to set these out in full, but among them are the state of visibility and, additionally, by vessels with operational radar, the possibility that small vessels may not be detected by radar at an adequate range.

On July 31, 1980 there was thick fog outside Lunenburg Harbour with visibility severely restricted to two or three hundred feet. This condition required that the "CAPE BEAVER" should not have been proceeding at full speed regardless of the custom of fishing vessels, urged upon us by the Counsel for Captain Nowe, of proceeding at full speed in fog. The Court expressed no opinion whether a fishing vessel well out at sea might proceed at full speed in fog, but in the conditions prevailing on the day of the collision in the approaches to Lunenburg Harbour, and where other vessels might well be in the vicinity, as indeed was the case, Captain Nowe was clearly in breach of Rule 6 of the Collision Regulations. It is appreciated that speed of vessels in the fishing industry may result in more profitable operations, but safety must always be the dominant consideration. Nor is the use of radar an excuse or justification under the circumstances here for proceeding at full speed. The matter is put thus in "A Guide to the Collision Avoidance Rules" by A. N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer, 2nd edition, at page 46:

> "In restricted visibility a vessel making proper use of radar will normally be justified in going at a higher speed than that which would be acceptable for a vessel which does not have the equipment but not usually at the speed which would be considered safe for good visibility...."

Lookout:

Rule 5 of the Collision Regulations, applicable by Rule 4 in any condition of visibility, provides:

> "Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision."

The "CAPE BEAVER" had no man stationed on the bow of the vessel as a lookout. Total reliance was placed on radar and such visual observations and sound signals as could be made and heard from the bridge.

Captain Nowe was asked in cross-examination whether there was any point, in his opinion, of putting lookouts on the bow of the vessel when she was going full speed and his answer was that he couldn't see much sense of a man standing on the bow of the vessel "going twelve miles -- knots through the water, when he's that close to the water" because of the noise of the water coming around the bow. He thought that a man could hear better if he was on either wing of the bridge. In any event, proper lookout, under the circumstances of severely restricted visibility on July 31, 1980, to comply with Rule 5 required a person to be posted on lookout, acting solely in that capacity and in the most advantageous position.

Radar:

At the heart of this whole Formal Investigation lies radar, its use and operation, on both the "CAPE BEAVER" and the "MARGARET JANE". The evidence of Captain Nowe and the other persons who had been asked by him to keep an eye on the starboard radar is, as I have said, that at no time was the "MARGARET JANE" observed on either of the two radar sets of the "CAPE BEAVER". Why was the "MARGARET JANE" not observed on either of the two radar sets of the "CAPE BEAVER"?

In the first place, I am satisfied that there was nothing wrong with the radar sets on the "CAPE BEAVER" themselves. The evidence of Mr. Baltzer establishes that to my entire satisfaction. The fault then must lie with those who were monitoring the two sets. It must be mentioned here again that these sets, Krupp-Atlas, were radars of a make that Captain Nowe had not used before and that he had not read the Manual of Instructions relating to them. Despite the overall similarity with Sperry sets with which Captain Nowe was familiar, the Krupp-Atlas Manual should have been carefully studied and Captain Nowe should have had a period of instruction in the operation of the set to familiarize himself with it for much longer than the very short time he spent with it at dockside.

One may never know precisely what happened insofar as radar observation on the "CAPE BEAVER" is concerned as the "MARGARET JANE" approached. Some light is cast on the general situation in the evidence of Captain Earl Hooper of the "COMMODORE IV". He observed on his radar three targets; one is clearly established as being the "MARGARET JANE" inbound, another a vessel astern of the "COMMODORE IV" which, as I read the evidence, was the "CAPE BEAVER", and the third a buoy characterized as a "high flyer", which need not concern us.

Captain Hooper, in going out of Lunenburg Harbour, passed Long Shoal buoy and Sculpin Rock buoy to port. The next buoy, four miles distant, is Cross Island buoy. Captain Hooper at Sculpin Rock buoy observed in his radar one vessel about one mile astern of him heading in the same general direction - approximately southeast. A mile off Cross Island buoy, Captain Hooper altered course to the southwest. The vessel astern was then about a mile and a half away.

Shortly after the course alteration, Captain Hooper heard a radio conversation between the "MARGARET JANE" and Mr. Graham Knickle in Lunenburg in the course of which the "MARGARET JANE" reported that she was on the way in and had an injured man aboard. The "MARGARET JANE" was also observed on radar, although Captain Hooper could not say when he had first seen this target in relation to his alteration of course. In any event it was "a nice clear target". The closest point of approach, as the "COMMODORE IV" passed the "MARGARET JANE", was a half mile.

Subsequently, the "MARGARET JANE" was about three miles away from the "COMMODORE IV", and "the other target", which I am satisfied was the "CAPE BEAVER", was "in between the three and four mile range". The two vessels were about a mile apart when Captain Hooper observed them and, later, the only thing he saw was one target. He was not concerned when he saw that the two targets had become one on his set; he assumed they were passing; targets can appear as one on a radar display as they pass close by.

It was contended that the vessel astern of the "COMMODORE IV" could not have been the "CAPE BEAVER", which was proceeding at 12 knots, half as much again as the "COMMODORE IV". How then could the "CAPE BEAVER" be dropping farther astern of the "COMMODORE IV"? The answer lies in the fact that the two vessels were not proceeding in a straight line. The "COMMODORE IV" altered course and that alteration would open up the distance between them.

I now refer to the testimony of Mr. Dennis Williams. He said he observed a target four to four and a half miles ahead and that he had it under observation for "approximately fifteen minutes, maybe". It was not always the same distance ahead, but it closed by possibly a mile up to the point that he stopped watching the radar. He further testified that he mentioned this to Captain Nowe, who said that he saw it. This evidence appears to be in contradiction to that of Captain Hooper, assuming that the vessel seen by Mr. Williams was the "COMMODORE IV". But is this assumption valid? Or was the vessel under observation by Mr. Williams not the "COMMODORE IV" but the "MARGARET JANE", which was not identified as such? This possibility cannot be ruled out and if this is what happened, the "MARGARET JANE" was in fact observed on radar by the "CAPE BEAVER" at some time in the period from about ten minutes down to about three minutes before the collision, being Mr. Williams's estimate of the time when he left the starboard radar.

Other Regulations - The "CAPE BEAVER":

In addition to contravention by Captain Nowe of The Collision Regulations relating to lookout and safe speed, Commission Counsel submitted that he was in breach of certain others of the Regulations. These are no doubt important but may properly be said to be of secondary significance when considering what caused the collision and I do not think it necessary for me to set them out. They are those to which reference is made in the answer to Question 17A. as appearing in the Answers to Questions referred to the Court and attached to this Report and forming part of it.

Commission Counsel further submitted that Captain Nowe had breached a number of Regulations made pursuant to the Canada Shipping Act. In several instances, these breaches had no causal relationship to the collision and I, therefore, do not regard them as directly pertinent here. Indeed, although Commission Counsel stated that Section 3(1)(a) of the Shipping Casualties Reporting Regulations; Section 30(3) of the Large Fishing Vessel Inspection Regulations; and Sections 68 and 70 of the Ship Station Technical Regulations had not been observed, he added that these breaches did not in fact cause or contribute to the collision. I must also say that I cannot find in the circumstances here that non-compliance with other Regulations referred to by Commission Counsel would furnish a basis or ground for suspension of a certificate under Section 558.(1) of the Canada Shipping Act; nor do I place sufficient weight on their breach as to regard such breach as a contributory cause of the collision and resultant loss of life. These other Regulations are Sections 4, 62(1), 62(2) and 63 of the Ship Station Technical Regulations; Sections 7(4), 7(5), 8(1)(b) and 12 of the Ships' Deck Watch Regulations; and Sections 5(1) and 8 of the Safe Manning Regulations.

Commission Counsel also brought to the attention of the Court the Code of Navigation Practices and Procedures, 2nd Edition, January 1978. It is a recommended Code only and hence has not the force of a regulation or regulations, but it was submitted that certain sections therein were applicable to Captain Nowe and were not complied with. These sections set out Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch in Annex A and Operational Guidance for Officers in Charge of a Navigational Watch in Annex B. I do not think it necessary to quote the particular sections referred to by Commission Counsel. It is of importance, however, for the future that steps be taken to ensure that captains and officers of fishing vessels are familiar with the Code in all its provisions, as Captain Nowe obviously was not.

The Regulations and the "MARGARET JANE":

I have previously reviewed the evidence of Captain Mayo with respect to his radar observations, and also his testimony and that of others on the "MARGARET JANE" with regard to speed, lookout and other matters, and there is nothing at this point which I can usefully add. What I have said above with respect to Captain Nowe and the Code of Navigation Practices and Procedures, applies also to Captain Mayo.

Certificates of the Masters of Both Vessels:

I must now come specifically to grips with the question whether the Certificates of Captain Nowe and Captain Mayo should be suspended and, if so, upon what grounds and for what length of time in each case. Commission Counsel at the conclusion of the taking of evidence contended that the collision was caused or contributed to by the wrongful acts or defaults of the Masters of both vessels (as well as by the owners and operators of the vessels). He submitted that the Certificate of Service of Captain Nowe should be suspended for a period of twelve months and that Captain Mayo's Certificate of Service be suspended for a period of six months.

In considering this submission I think it proper at the outset that I should review briefly the background and record in the fishing industry of both Captain Nowe and Captain Mayo to the extent that I have not already done so.

Captain Nowe is 52 years of age. He has been going to sea since he was 16 years old and has been a Master since 1955. Prior to assuming command of the "CAPE BEAVER" he was Master of the "CAPE LaHAVE", a stern trawler comparable to the "CAPE BEAVER", although somewhat smaller. Captain Nowe's experience as a Master included 16 years with National Sea Products Limited sailing out of the Port of Lunenburg. He has been "Highliner" seven times in eight years. This is the designation given annually to the Nova Scotia master who has the largest catch and is recognized by the award of a trophy.

Captain Mayo is 40 years of age. He started going to sea during summer vacations from school. Shortly after leaving high school, he served on different types of vessels in British Columbia, including fishing draggers. He returned to Nova Scotia in 1964 and was employed by Adams and Knickle Limited. He has been a Master since January 1965. As in the case of Captain Nowe, he holds a Certificate of Service which was granted to him without formal examination of any sort; nor does he have any formal qualifications in the use and operation of radar.

Despite the very favourable records of both Captain Nowe and Captain Mayo, I have regretfully concluded that both must be found guilty of wrongful acts or defaults such as to call for suspension of the Certificate of each under Section 558.(1) of the Canada Shipping Act. I deal with each in turn.

In the first place and of paramount importance was Captain Nowe's failure to observe the "MARGARET JANE" on radar; she was there to be seen and indeed was observed by the "COMMODORE IV". I have already rejected any contention that the radar sets on the "CAPE BEAVER" were mechanically defective. I attribute the failure on the part of Captain Nowe to observe the "MARGARET JANE" to insufficient knowledge of the features of the Krupp-Atlas radar sets installed on the "CAPE BEAVER" and of their operation. He had never taken any formal training in radar generally and when radar sets of a make which he had never had before in vessels under his command were placed in the "CAPE BEAVER", the time he spent in familiarizing himself with their operation was so short and so sketchy as to lead to the conclusion that it was grossly inadequate.

Moreover, the arrangements made for manning the second or starboard radar were also grossly inadequate. As I have already indicated, Mr. Dennis Williams was asked, as was Captain Demone, to keep an eye on it. Mr. Williams had no experience with radar on shipboard and I think it can fairly be said that he did not take his duties, with respect to the starboard radar very seriously; he left it unattended for a period before the collision which he estimated variously from three to ten minutes. Captain Demone had had 20 years experience as a trawler master but, according to his testimony, he looked in the starboard radar only "occasionally as a matter of interest".

In addition, although the atmosphere in the wheelhouse was "business-like", the mere presence of eight or nine persons there might well lead to confusion or at the least to a lessening of concentration. Persons in those numbers should not have been there.

I have previously, in this report, referred to the fact that the "CAPE BEAVER" after impact backed off from the "MARGARET JANE" and to the reason for this action as given by Captain Nowe. He said he saw that the "MARGARET JANE" was going to sink quickly and he wanted to give the men on her room to get off the vessel. Counsel for the "MARGARET JANE" in argument referred to certain of the still photographs and the videotape as indicating that the "CAPE BEAVER" did, indeed, back away smartly and that the vessels were together only long enough for the "CAPE BEAVER" to make sternway. Captain Nowe knew that she was holed in the engine room and sinking. Counsel also referred to the fact that Allen Brown, a crew member on the "CAPE BEAVER", had intended to put a ladder over the bow and his intention was "thwarted" by this backing away. He adduced extracts from the book "The Master and his Ship" by Captain Charles H. Cotter where the author said, among other things, at pages 189 and 190, that if a serious collision occurs "in fine weather in which the sea is slight, the master of the striking vessel--whose bows may be firmly embedded in the side of the vessel which has been struck, should keep the engines working slowly ahead--if they are still in working order--after the impact, to prevent the possible rapid foundering of the stricken ship." He continued:

> "In all cases where there is no risk of further damage being done, the striking vessel should keep her engines working ahead at reduced speed, so that she effectively plugs up the gash in the side of the other vessel, and by so doing gives every possible chance of rescue of her crew...."

The question arises whether it was a "wrongful act" on the part of Captain Nowe to back the "CAPE BEAVER" away from the "MARGARET JANE" or merely an error of judgment on his part. Under all the circumstances here I must conclude that Captain Nowe should not have taken the action he did. I have, however, with some doubt come to the conclusion that this action was an error of judgment and not such a "wrongful act" as is contemplated when considering cancellation or suspension of a certificate under Section 558.(1) of the Canada Shipping Act.

The conclusion, in my opinion, is inescapable that Captain Nowe was guilty of wrongful acts or defaults within the meaning of those words as used in Section 558.(1) of the Canada Shipping Act, (1) in proceeding at an unsafe speed in thick fog, (2) in failing to observe the "MARGARET JANE" on his radar and thus not making proper use of this important navigational aid, and (3) in failing to post a lookout. These wrongful acts or defaults caused or contributed to the loss of the "MARGARET JANE" and loss of life. There were other infractions of The Collision Regulations which are referred to in the answer to Question 17A. and I will not repeat them here. I regard these infractions, whilst important, as not in themselves sufficient to justify disciplinary action. In the result, however, it is the finding of the Court that Captain Nowe's Certificate be suspended for a period of six months.

Captain Mayo was, in my opinion, also guilty of wrongful acts or defaults within the meaning of those words as used in Section 558.(1) of the Act. He was proceeding at full sea speed in conditions of restricted visibility. When he observed the "CAPE BEAVER" on his radar, his quite inadequate knowledge of radar plotting led him into wrong conclusions as to the course of the "CAPE BEAVER" and, consequent upon that, ineffective and inadequate action as to speed and course of his own vessel. In addition, he made no effort to get in touch with the "CAPE BEAVER" by radio. As in the case of the "CAPE BEAVER", Captain Mayo was also in breach of certain of The Collision Regulations as set out in the answer to Question 17b. The principal wrongful act or default of Captain Mayo, which calls for disciplinary action under Section 558.(1) of the Act, is failure to make proper use of radar information and misinterpretation of it due to lack of any formal training whatsoever in the capability and operation of radar. It is the finding of the Court that Captain Mayo's Certificate be suspended for a period of three months.

The Owners:

I now turn my attention to the owners of the two vessels having in mind Section 560.(1) of the Canada Shipping Act, which empowers the Court to make such Order as it thinks fit respecting the costs of the Investigation. Should the owners be ordered to pay costs?

I preface my inquiry into this matter of costs by certain observations of a general nature prompted by the evidence adduced at the Investigation. There appears to have been no effort whatsoever on the part of the owners of the "CAPE BEAVER" and the "MARGARET JANE" to ensure that the officers and crew manning the vessels had any formal training whatsoever in the use and operation of the electronic navigational aids on the vessels. The school of practical experience may have afforded sufficient training in the days of sail, but those days are long gone. It is now not good enough merely to put on board copies of statutes and regulations, manuals and so on without any steps being taken to see that the material has been read and understood by the ships' officers responsible for the proper navigation and safety of the ship. If the development of technical aids to navigation has been allowed to outstrip training in their use, a situation has been created which cries for correction.

Indeed, Counsel for the owner of the "CAPE BEAVER", in the course of his argument, referred to the fact that this hearing had shed a new light on a difficult situation. National Sea Products Limited officials now realize that there is a problem with Service Certificates as opposed to Competency Certificates and the Company has decided that Service Certificates "are not going to be good enough from here on". Counsel went on to say that the Company was, therefore, going to upgrade the men who don't have Competency Certificates and make it financially attractive for them to go through the appropriate courses. I am very strongly of the opinion, as are the Assessors, that this new policy should be put into effect as soon as at all possible and that a similar policy should be adopted by the owners of the "MARGARET JANE".

I must, however, deal with matters as they were on July 31, 1980. I am of the opinion that National Sea Products Limited, the owner of the "CAPE BEAVER", was at fault in several respects which contributed to the collision. The most important of these is that the Company had neither insisted that their ships' officers embark upon and complete courses available to them to improve their skills in navigation and particularly, in the use of radar, nor encouraged them to do so. In addition, the owner must also bear some responsibility for the fact that there were so many people on the bridge of the "CAPE BEAVER" on July 31, 1980, as to create a most undesirable situation there. Moreover, there seems to have been little, if any, effort made by the owner to ensure that masters of their vessels had read and understood such important statutes and regulations as the Canada Shipping Act, The Collision Regulations, the Ship Station Technical Regulations, and others. One may have sympathy with ships' officers being required to become familiar with the mass of material emanating from the Department of Transport, but an owner can and should be of assistance to masters and ships' officers in this matter by the issuance

of explanatory material, directives, remedies and so on so that masters and ships' officers become familiar with and keep abreast of all current material. It is not enough merely to "stock" a vessel with relevant statutory documents and make no real effort to follow up to see that they are read and understood.

Much of what I have said with respect to the owner of the "CAPE BEAVER" applies also to the owner of the "MARGARET JANE" who, as far as the evidence in this Investigation appears, took no real responsibility for the vessel, but in effect left control and all decisions as to her operation to Captain Mayo. The only interest of the owner seems to have been in the profits the vessel could earn. As in the case of the "CAPE BEAVER", the owner of the "MARGARET JANE" was specifically at fault in neither insisting that the masters and officers of the Company's scallopers take courses to upgrade themselves in navigational skills and, particularly, in the use of radar nor encouraging them to do so.

The Court considers that, in all the circumstances here present, each of the owners should be ordered to pay an amount respecting the costs of this Investigation, pursuant to Section 560.(1) of the Canada Shipping Act. The Court, therefore, hereby orders that National Sea Products Limited pay the sum of $15,000.00 respecting such costs and that Mayo Fishing Company Limited pay the sum of $7,500.00 respecting such costs.

QUESTIONS AND ANSWERS:

The questions propounded for the opinion of the Court are answered as follows:

Question No. 1

a. By whom was the "CAPE BEAVER" owned and operated at the time of collision with the "MARGARET JANE"?

b. By whom was the "MARGARET JANE" owned and operated at the time of collision with the "CAPE BEAVER"?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" was owned and operated by National Sea Products Limited.

b. The "MARGARET JANE" was owned by Mayo Fishing Company Limited, a wholly owned subsidiary of Adams and Knickle Limited, and operated by Adams and Knickle Limited.

Question No. 2

a. Where, when and by whom was the "CAPE BEAVER" built?

b. Where, when and by whom was the "MARGARET JANE" built?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" was built at Muroran, Japan, in 1980 by Narasaki Ship Building Co. Ltd.

b. The "MARGARET JANE" was built at Dayspring, Lunenburg County, Nova Scotia, in 1965 by Snyder's Shipyard Ltd.

Question No. 3

a. With what navigational aids was the "CAPE BEAVER" provided, were they adequate and in good working order before the collision?

b. With what navigational aids was the "MARGARET JANE" provided, were they adequate and in good working order before the collision?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" was provided with the following navigational aids:

Gyro compass
Two radars
Loran A
Decca Navigator
Two single sideband radios
Auto-pilot
Two echo sounders
Loran C
One VHF radio

They were adequate and in good working order before the collision.

b. The "MARGARET JANE" was provided with the following navigational aids:

Magnetic compass
Two radars
Two Loran A
One Decca Navigator
One single sideband radio
Auto-pilot
Two echo sounders
One Loran C
Two VHF radios

They were adequate and in good working order before the collision.

Question No. 4

a. With what life saving appliances was the "CAPE BEAVER" provided, were they adequate and in compliance with the relevant regulations?

b. With what life saving appliances was the "MARGARET JANE" provided, were they adequate and in compliance with the relevant regulations?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" was provided with the following life saving appliances:

One lifeboat capable of accommodating eight persons;
Two inflatable life rafts capable of accommodating fifteen persons;
Four life buoys;
Eighteen life-jackets.

An additional number of life-jackets were placed on board to accommodate the supernumerary people on the vessel on July 31, 1980.

These life saving appliances were adequate and in compliance with regulations.

b. The "MARGARET JANE" was provided with the following life saving appliances:

Four dories capable of accommodating twenty-four persons;
One inflatable life raft capable of accommodating eighteen persons;
Two life buoys;
Eighteen life-jackets.

These life saving appliances were adequate and in compliance with relevant regulations.

Question No. 5

a. What radio telephone facilities were fitted on the "CAPE BEAVER", what frequencies were available and what channels were in use on the day of the collision?

b. What radio telephone facilities were fitted on the "MARGARET JANE", what frequencies were available and what channels were in use on the day of the collision?

Answer:

a. The radio telephone facilities fitted on the "CAPE BEAVER" were; AM radio capable of receiving and transmitting on the following frequencies in kHz:

2118	2143	2182	2206	2815	2003
2134	2237	2638	2738	4081.6	4084.7
4100.2	4115.7				

and VHF frequencies covering channels:

6	8	9	10-14 both inclusive
16	22A	24	26
27	68	85	88

The channel in use on the day of the collision was channel 10 on VHF and one of the two AM single sideband radios was on frequency 4888.5 and the other (possibly) on channel 2182.

b. The radio telephone facilities fitted on the "MARGARET JANE" were; AM radio capable of receiving and transmitting on the following frequencies in kHz:

2118	2142	2166	2182	2206	2815
4110.8	4123.6	4133.2	2003	2134	2237
2638	2738				

and two VHF radio sets, one with 78 channels; on the day of the collision, channel 6 VHF was in use.

Question No. 6

Was full and proper use made of the

a. navigational aids,

b. life saving appliances, and

c. radio telephone facilities aboard the vessel

i) "CAPE BEAVER"
ii) "MARGARET JANE"?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" did not make full and proper use of the navigational aids in that the Master did not understand the consequences of activating the radar anti sea clutter (ITP) control and making gain control adjustments at the same time.

The "MARGARET JANE" did not make full use of the radar cursor or of the variable range ring nor was a radar plot made of the rapidly approaching radar target.

b. The "CAPE BEAVER" did not make full and proper use of the life saving appliances in that the crew had not been drilled in the use of these appliances and as a result valuable time was lost in launching the life boat whilst an electrical switch in a deckhouse was located and the launching system energized.

Further time was lost in locating the plug after the boat was in the water.

The "MARGARET JANE" made full and proper use of the life saving appliances in the time available for such use.

c. The "CAPE BEAVER" did not make full and proper use of radio facilities aboard in that she was not monitoring channel 16 VHF.

The "MARGARET JANE" did not make full and proper use of radio facilities aboard in that she was not monitoring either of the two frequencies available and required by regulation, that is, channels 16 VHF and 2182 MF. Further, the "MARGARET JANE" failed to make any effort to establish radio contact with the approaching radar target.

Question No. 7

a. What was the state of the weather, wind, sea and visibility at the time of the collision?

b. What was the state of the tide and direction of the tidal stream at the time of the collision?

Answer:

a. At the time of the collision there was thick fog, the wind was blowing at between five and ten knots from the southwest, there was a slight sea and low swell from the southwest and the visibility was approximately two to three hundred feet.

b. The state of the tide was high water and there was little or no tidal stream.

Question No 8

Were any sound signals made or heard by either of the two vessels immediately prior to the collision and, if so, what were these signals, by whom were they made and were the signals in accordance with the relevant regulations?

Answer:

Sound signals were made by both vessels immediately prior to the collision. The "CAPE BEAVER" was sounding its horn for five seconds in each minute. The horn of the "MARGARET JANE" was being operated manually by the Captain at two-minute intervals and he increased the frequency as the distance between the two vessels lessened. These sound signals were in accordance with the relevant regulations applicable to vessels not in sight of each other. Each horn was heard by the other vessel.

Upon emerging from the fog, the rules governing vessels in sight of one another became applicable. These rules require that vessels in close proximity and taking collision avoiding measures indicate such action by making appropriate sound signals. No such signal was given by either vessel and, therefore, each was in violation of the relevant regulations.

Question No 9

a. How many persons were aboard the "CAPE BEAVER", what persons were on the bridge at the time of collision, who had the conduct of the vessel and was a lookout posted?

b. How many persons were aboard the "MARGARET JANE", what persons were on the bridge at the time of collision, who had the conduct of the vessel and was a lookout posted?

Answer:

a. There were thirty-eight persons aboard the "CAPE BEAVER". There were fourteen persons on the bridge at the time of collision. Captain Morris Nowe had the conduct of the vessel. There was no lookout posted.

b. There were eighteen persons aboard the "MARGARET JANE". There were three persons on the bridge at the time of collision. There were: Captain Robert Mayo; Harold Romkey, the mate; and the late Leonard Snook, seaman. Captain Mayo had the conduct of the vessel. A lookout was posted.

Question No 10

Was the

a. "CAPE BEAVER" and

b. "MARGARET JANE"

properly certificated for her class of voyage and, if not, why not?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER" was properly certificated for her class voyage except that:

i) she did not have in force on July 31, 1980 a Radio Station Licence nor, consequently, a Radio Inspection Certificate. Application had been made on May 28, 1980 for such a licence, but it was not issued until September 19, 1980 because of administrative delays on the part of the issuing authorities; and

ii) she did not have on that date a Temporary Safety Certificate required to be issued when persons other than the crew are to be on board the vessel. No application for such a Certificate had been made.

b. The "MARGARET JANE" was properly certificated for her class of voyage except that neither Captain Mayo nor the mate, Harold Romkey, the persons who operated the radio equipment, had a Restricted Radio Telephone Operator's Licence. No application had been made for such a licence.

Question No 11

a. Where and when did the "CAPE BEAVER" first sight the "MARGARET JANE"

i) by radar,
ii) visually?

Where was the "MARGARET JANE" in relation to "CAPE BEAVER" at those times and was any action taken?

b. Where and when did the "MARGARET JANE" first sight the "CAPE BEAVER"

i) by radar,
ii) visually?

Where was the "CAPE BEAVER" in relation to "MARGARET JANE" at those times and was any action taken?

Answer:

a. The "CAPE BEAVER"

i) never sighted the "MARGARET JANE" by radar according to the testimony of those persons who were attending upon both her radar sets, but there is some evidence that a target, at a greater distance than three miles, on the radar screen of the "CAPE BEAVER" may have been the "MARGARET JANE". This target disappeared from the screen at about the three-mile range and was not seen again; and

ii) sighted the "MARGARET JANE" visually at a distance of two to three hundred feet.

The "MARGARET JANE" in relation to the "CAPE BEAVER" was, when sighted visually, between thirty-five and forty degrees on the starboard bow of the "CAPE BEAVER". The Master of the "CAPE BEAVER" on sighting the "MARGARET JANE" put the propeller pitch control lever from the full ahead position through zero pitch into the full astern position.

b. The "MARGARET JANE" first sighted the "CAPE BEAVER"

i) by radar at a distance of four and a half miles; and

ii) visually at a distance of two hundred feet on the port side at right angles to the "MARGARET JANE".

The Master of the "MARGARET JANE" at approximately fifteen seconds before sighting the "CAPE BEAVER" went to hand steering from automatic and put the engines to full astern.

Question No. 12

a. What was the approximate course and speed of "CAPE BEAVER" prior to the collision and were there any changes made just before impact?

b. What was the approximate course and speed of "MARGARET JANE" prior to the collision and were there any changes made just before impact?

Answer:

a. The approximate course of the "CAPE BEAVER" prior to the collision was 160 degrees true and her approximate speed was 12 knots. There was no alteration of course and the only change in speed would be such as would result from the propeller pitch control lever having been put to the astern position.

b. The approximate course of the "MARGARET JANE" prior to the collision was 030 degrees magnetic (007-1/2°T). An alteration of course to 050 degrees magnetic (027-1/2°T) was made when the vessels were approximately one and one-half miles apart. The "MARGARET JANE" remained on the course until the collision. Prior to the collision and before sighting the "CAPE BEAVER" the speed of the "MARGARET JANE" was reduced by the engine control lever being put from the full ahead position to the just engaged position and on sighting the "CAPE BEAVER" into full astern.

Question No 13

What was the destination of the

a. "CAPE BEAVER"

b. "MARGARET JANE"

at the time of collision and what was the ultimate purpose of their voyages?

Answer:

a. The destination of the "CAPE BEAVER" was an area south of Lunenburg Harbour where there would be a depth of sixty-five to seventy fathoms. The ultimate purpose of her voyage was to conduct fishing gear trials.

b. The destination of the "MARGARET JANE" was Lunenburg and the ultimate purpose of her voyage was to return to port to land two injured seamen.

Question No. 14

a. At what time and on what date did the collision occur, and at what time was it reported?

b. In what position did the collision occur and what was the bearing and distance from the closest point of land?

Answer:

a. The collision occurred on July 31, 1980 at approximately 1140 hours, Atlantic Daylight Time. It was reported to Halifax Coast Guard radio at approximately 1213 hours.

b. The collision occurred at latitude 44 degrees 15.25 minutes north and longitude 64 degrees 11.2 minutes west. The bearing from the closest point of land, Point Enrage, was 098 degrees true and the distance was 2.75 nautical miles.

Question No. 15

a. What was the approximate angle of impact between the "CAPE BEAVER" and "MARGARET JANE" with specific reference to their relative headings at the time of collision?

b. What part of the "CAPE BEAVER" first made contact with the "MARGARET JANE" and where?

Answer:

a. The approximate angle of impact between the "CAPE BEAVER" and the "MARGARET JANE" at the time of collision was 90 degrees.

b. The bulbous bow of the "CAPE BEAVER" first made contact with the "MARGARET JANE" on the port side at a point below the water line and approximately three feet forward of the break-deck.

Question No. 16

a. How many persons lost their lives as a result of the collision, and

b. what were their names, addresses and position aboard their vessel?

Answer:

a. Four persons lost their lives as a result of the collision.

b. Their names, addresses and position aboard their vessel were:

Manuel J. Jesso,
19 White's Trailer Court,
Stephenville, Newfoundland.
Deckhand.

Leonard Snook,
English Harbour West,
Newfoundland.
Deckhand.

Kelly A. Crouse,
22 Convay Crescent,
Brockville, Ontario.
Deckhand.

Aloysius J. Hinks,
Chester Basin,
Nova Scotia.
Deckhand.

Question No. 17

With respect to the Collision Regulations, were proper steps taken aboard the

a. "CAPE BEAVER", and

b. "MARGARET JANE"

to avoid the collision and, if not, which regulations were not complied with and by which vessel?

Answer:

a. Proper steps to avoid the collision were not taken aboard the "CAPE BEAVER" which was proceeding at full sea speed in conditions of restricted visibility without a lookout, without a helmsman in the wheelhouse and without adequate radar observation or a proper radio watch, all whilst in the approaches to a harbour. The following regulations were not complied with:

Rule	2 (a), (b)	Responsibility.
	5	Lookout.
	6	Safe speed.
	6 (b) (i)	Radar limitations.
	6 (b) (ii)	Effect of sea state on radar.
	6 (b) (iv)	Small vessels, etc.
	7 (a), (b), (c)	Risk of collision.
	8 (a), (b), (c) (d), (e)	Action to avoid collision.
	15	Crossing situation.
	16	Action by giving way vessel.
	17 (d)	No relief for giving way vessel.
	19 (b), (c), (e)	Conduct of vessels in restricted visibility.
	34 (a), (d)	Manoeuvering and warning signals.

b. Proper steps to avoid the collision were not taken aboard the "MARGARET JANE" which was proceeding at full sea speed in conditions of restricted visibility near the approaches to the harbour whilst aware of the rapid approach of a radar target on a bearing close to that of her own heading marker. No effort was made to make radio contact with the approaching vessel nor to plot her course, speed and point of closest approach. Rather an estimate of the situation was made and actions taken on the basis of scanty radar information. The following regulations were not complied with:

Rule 2		Responsibility.
6		Safe speed.
7	(a), (b), (c), (d) (i)	Risk of collision.
8	(a), (b), (c), (d), (e)	Action to avoid collision.
19	(b), (c), (d), (e)	Conduct of vessels in restricted visibility.
34	(a), (e)	Manoeuvering and warning signals.

Question No 18

What was the cause of the collision?

Answer:

1) The collision was caused by lack of knowledge of, or disregard for, the internationally accepted procedures to be followed by all vessels proceeding in fog, through or near the approaches to a harbour. This opinion applies equally to the masters of the two vessels involved.

2) Failure on the part of the master of the "CAPE BEAVER" to be fully informed of the operation of his radar and, in particular, the effect of activating the anti sea clutter device.

3) Failure on the part of the master of the "CAPE BEAVER" to clear his bridge of all non-essential people and to properly prepare his ship for navigation through conditions of severely restricted visibility.

4) Failure on the part of the master of the "MARGARET JANE" in not understanding fully the operation of his radar and particularly the use and capability of the bearing cursor.

5) Failure on the part of Transport Canada to ensure that all masters and officers on Canadian ships are as competent, skilled and knowledgeable as might be necessary for them to safely perform their duties in an increasingly sophisticated industry.

Question No. 19

Was the collision caused or contributed to by the wrongful act or default of:

a. The master of the "CAPE BEAVER"?

b. The owners of the "CAPE BEAVER"?

c. The master of the "MARGARET JANE"?

d. The owners of the "MARGARET JANE"?

or any other person or persons and, if so, what were these wrongful acts or defaults and by whom were they committed?

Answer:

The collision was caused or contributed to by the wrongful acts or defaults of:

a. The master of the "CAPE BEAVER" in violating the regulations enumerated in answer to question 17 a. and in not exercising due diligence in familiarizing himself with certain characteristics of his ship and equipment.

b. The owners of the "CAPE BEAVER" in not encouraging, and indeed insisting, that their ships' officers upgrade themselves to the extent that government facilities were available and further in not being aware of or acquiescing in the situation that existed on the bridge of the "CAPE BEAVER" prior to and at the time of the collision.

c. The master of the "MARGARET JANE" in violating the regulations enumerated in answer to question 17 b.

d. The owners of the "MARGARET JANE" who, as in the case of the owners of the "CAPE BEAVER", did not encourage, and indeed, insist that their ships' officers upgrade themselves to the extent that government facilities were available.

AND in addition by failure on the part of Transport Canada as set out in clause 5 of the answer to question 18.

Recommendations:

In addition to answering the questions submitted for the opinion of the Court, the following recommendations are submitted. They follow from the Court's conviction that the time has long gone by when certificates of service should be recognized as sufficient qualification for masters of fishing vessels of the size and with the advanced navigational aids now in use.

1. Transport Canada should initiate proceedings designed to upgrade the holders of certificates of service to the point where they can attain certificates of competency and establish a suitable time limit at the end of which certificates of service would cease to be valid.

2. The standard of Training for Fishing Certification should reflect the knowledge required to safely command the complex and sophisticated vessels now employed in the fishing industry.

Finally, I wish to express my gratitude to the very competent Assessors for their assistance and cooperation always so willingly and helpfully given. I am grateful also to Commission Counsel and Counsel for the parties for the exemplary manner in which they discharged their duties.

Dated at Lunenburg, Nova Scotia, this 10th day of July, 1981.

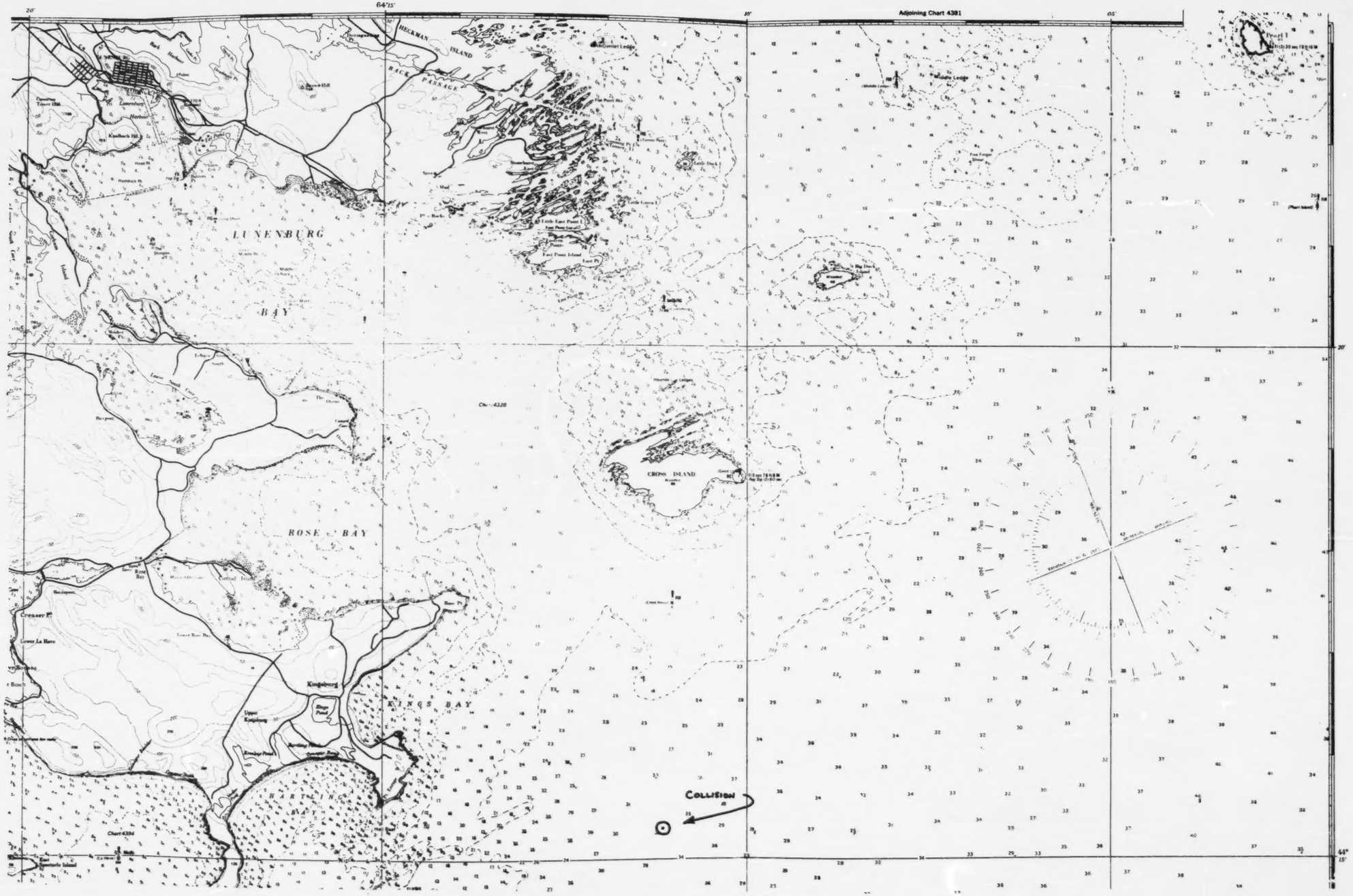
Respectfully submitted,

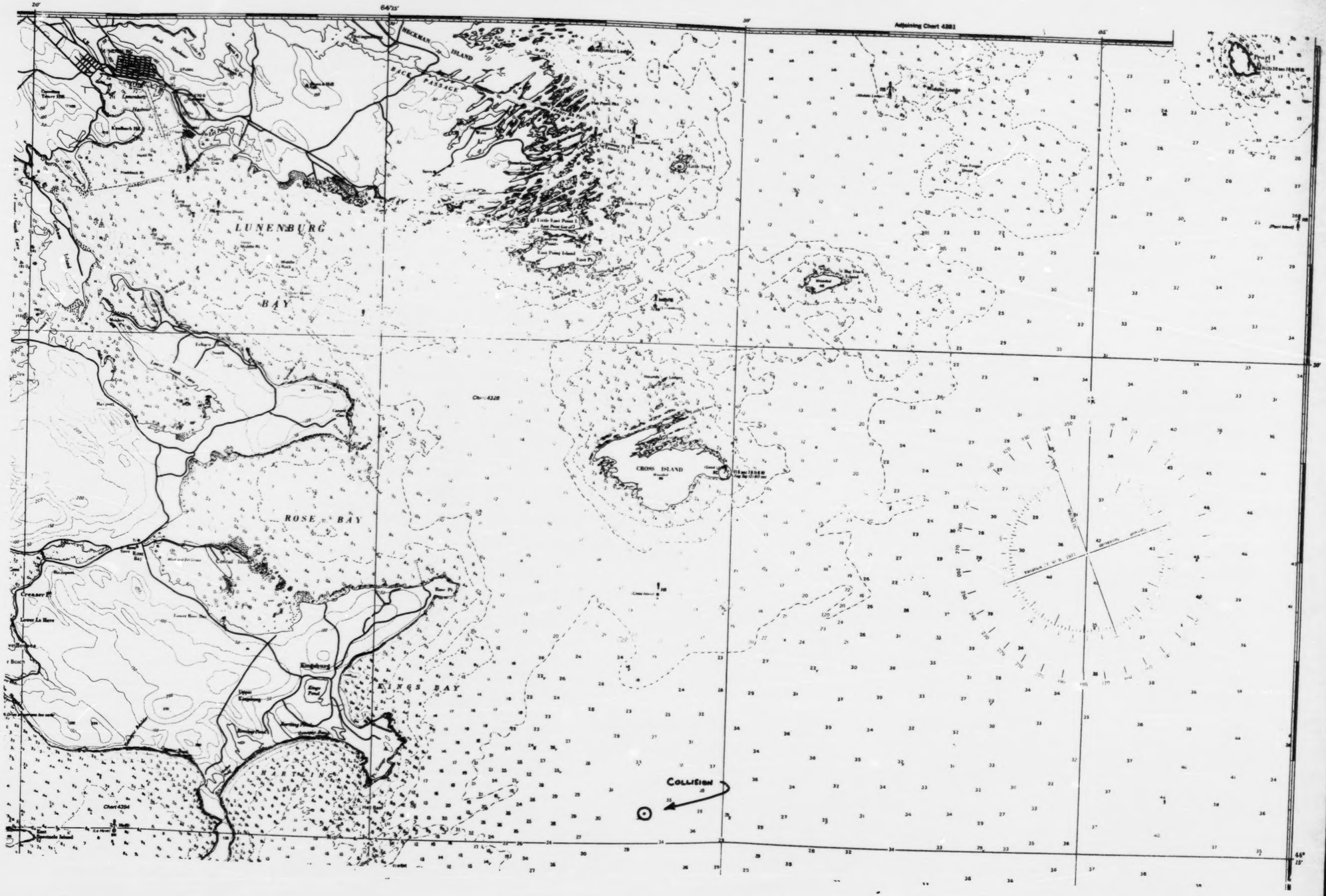
A. Gordon Cooper
Commissioner

We concur:

Capt. T.H. Goodyear
Assessor

Capt. C. Savoie
Assessor


64°15'
20'
10'
05'
Adjoining Chart 4381
HECKMAN ISLAND
BACK PASSAGE
LUNENBURG
BAY
ROSE BAY
KINGS BAY
CROSS ISLAND
COLLISION
Chart 4328
Chart 4384
44° 15'


LUNENBURG
BAY
ROSE BAY
KINGS BAY
CROSS ISLAND
BICKERSON ISLAND
BICKERSON PASSAGE
Adjoining Chart 4381
Chart 4328
Chart 4294
COLLISION

R A P P O R T

DE LA COUR D'INVESTIGATION FORMELLE

RELATIVEMENT AUX CIRCONSTANCES

QUI ONT ENTOURE LA COLLISION ENTRE LES NAVIRES DE PECHE

"CAPE BEAVER"

ET

"MARGARET JANE"

LE 31 JUILLET 1980

A NEUF MILLES AU SUD-EST DU PORT DE LUNENBURG, N.-E.

Transport Canada / Transports Canada
SEP 1 1982
RECEIVED - REÇU LE
Library and Information Centre / Centre de Documentation (GSLA)

COMMISSAIRE: L'Honorable A. Gordon Cooper

ASSESSEURS : Le Capitaine T.H. Goodyear

Le Capitaine C. Savoie

SECRETAIRE : M. T.P. Donovan

TABLE DES MATIERES

		Page
1.	Introduction	1
2.	Description générale des navires	1
3.	Le "CAPE BEAVER" - du quai au lieu de l'abordage	2
	a) Témoignages contradictoires - Equipe de reportage de la NBC	6
4.	Le "MARGARET JANE" - de George's Bank au lieu de l'abordage	9
5.	Après l'abordage - le "MARGARET JANE"	12
6.	Après l'abordage - le "CAPE BEAVER"	13
7.	Après l'abordage - la National Sea Products Limited	15
8.	Après l'abordage - l'Adams and Knickle Limited	16
9.	Défauts ou prévarications ayant trait	16
	- a) à la vitesse	18
	- b) à la veille	19
	- c) au radar	19
10.	Autres règlements - le "CAPE BEAVER"	21
11.	Les règlements et le "MARGARET JANE"	22
12.	Les brevets des capitaines des deux navires	22
13.	Les propriétaires	24
14.	Questions et réponses	27
15.	Recommandations	38

RAPPORT

Introduction:

Le 12 janvier 1981, l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, m'a nommé commissaire, conformément à l'article 548 de la Loi sur la marine marchande du Canada, afin de mener une investigation formelle sur les circonstances de l'abordage entre les navires de pêche canadiens "CAPE BEAVER" et "MARGARET JANE" qui a entraîné la mort de quatre personnes au large de Lunenburg (Nouvelle-Ecosse) le 31 juillet 1980. Le même jour, l'honorable Ministre a nommé le capitaine Thomas H. Goodyear et le capitaine Clarence Savoie assesseurs, en vertu de l'article 554 de la Loi, afin qu'ils m'aident au cours de cette investigation.

L'investigation a débuté au palais de justice de Lunenburg le 2 février 1981. On a tout d'abord lu, dans le compte rendu des délibérations, l'énoncé de ma nomination au poste de commissaire, des nominations des assesseurs et des prestations du serment par les assesseurs et par moi-même, conformément à l'article 554 de la Loi. Les avocats présents étaient M. Michael S. Ryan, nommé avocat de la commission, M. Donald A. Kerr, C.R., et, avec lui, M. Mark MacDonald représentant la National Sea Products Limited, propriétaire et exploitant du "CAPE BEAVER", ainsi que le capitaine Morris Nowe, parties à l'investigation, M. James E. Gould et, avec lui, M. Timothy G. Charron, représentant les autres parties à l'investigation, c'est-à-dire, la Mayo Fishing Company Limited et l'Adams and Knickle Limited, respectivement propriétaire et exploitant du "MARGARET JANE", et représentant également le capitaine Robert Mayo. M. Thomas P. Donovan, greffier de la Cour, était également présent.

Le greffier a lu l'avis d'investigation et les avocats de chacune des parties ont accepté la signification de l'avis. M. Ryan a lu l'exposé des faits ainsi que les questions afin d'obtenir l'avis de la Cour et les avocats ont accepté de modifier la question 12 (a) et (b). Vous trouverez à la fin du présent rapport les questions telles que modifiées ainsi que les réponses à chacune. Les témoignages ont été entendus au palais de justice de Lunenburg les 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 et 11 février, et au palais de justice de Halifax le 13 février, puis ensuite à Lunenburg, le 20 février; à cette date, M. Ryan a présenté le compte rendu des témoignages et le plaidoyer de tous les avocats a été entendu.

L'abordage est survenu à environ 11 h 40, heure avancée de l'Atlantique, dans la matinée du 31 juillet 1980, par brume épaisse, à environ neuf milles au sud-est du port de Lunenburg. Le "CAPE BEAVER" a abordé le "MARGARET JANE", qui a coulé en deux minutes environ. Quatre des hommes d'équipage de ce dernier ont perdu la vie; ce sont Kelly A. Crouse, Manuel J. Jesso, Leonard Snook et Aloysius J. Hinks.

Description générale des navires:

Je commence l'étude des éléments de preuve qui m'ont été présentés par une description générale des deux navires impliqués dans l'abordage. Le "CAPE BEAVER" est un chalutier en acier à pêche par l'arrière. Sa jauge brute est de 933,79 tonneaux et sa longueur hors tout d'environ 163 pieds. Le

navire a été construit en 1980, au Japon, pour la National Sea Products, par la Narasaki Shipbuilding Company Limited et a été livré à Lunenburg par un équipage japonais environ deux semaines avant le 31 juillet 1980. Ce navire à étrave à bulbe est mû par un seul moteur diesel MAK et possède une hélice à pas variable et une tuyère Kort. L'équipage se compose de dix-huit personnes, y compris le capitaine. Le jour de l'abordage, les aides à la navigation installées par le constructeur dans la timonerie du "CAPE BEAVER" comprenaient: (1) un radar Krupp-Atlas, modèle 4101, d'une puissance d'émission de 7,5 kilowatts et d'une portée de 48 milles non asservi au compas gyroscopique et installé au poste de commandement dans la timonerie; (2) un radar Krupp-Atlas, modèle 4500, d'une puissance d'émission de 25 kilowatts et d'une portée maximale de 48 milles non asservi au compas gyroscopique installé du côté tribord de la timonerie et intégré à la console de pêche; (3) deux radios INTECH de modèle 2500 à bande latérale unique; (4) une radio INTECH VHF de modèle 90; (5) deux détecteurs de poissons Krupp-Atlas de modèles 701 et 871, également intégrés à la console de pêche; (6) un navigateur Decca; (7) un Loran A; (8) un Loran C, et (9) un gyrocompas combiné à un système de pilotage automatique. Toutes les aides à la navigation avaient été fournies par l'Eastern Electronics Limited de Lunenburg, à l'exception du navigateur Decca et des Loran A et C. La vitesse maximale du "CAPE BEAVER" est d'environ 12 noeuds. Il est immatriculé au port d'Halifax (Nouvelle-Ecosse).

Le "MARGARET JANE" était un dragueur de pétoncles à coque de bois. Sa jauge brute était de 225,67 tonneaux et sa longueur hors tout de 110 pieds. Sa vitesse maximale était d'environ 10 noeuds. Le navire avait été construit en 1965 au chantier naval de la Snyder's Shipyard Limited de Dayspring (Nouvelle-Ecosse). L'équipage du navire se composait de dix-sept personnes y compris le capitaine. Le bâtiment était immatriculé au port de Lunenburg (Nouvelle-Ecosse) et était mû par un moteur diesel à pistons opposés et possédait une hélice à pas fixe à droite. Son mât et ses deux mâts de charge étaient en acier; il avait également un doublage en acier d'un quart ou d'un huitième de pouce s'étendant sur 35 à 40 pieds de chaque côté (bâbord et tribord) de la zone de décrochement du pont au gaillard et, en hauteur, du haut du pavois jusqu'en dessous de la ligne de flottaison. Il était également pourvu d'un treuil de pont métallique, devant la timonerie, de potences à bâbord et à tribord à l'arrière du gaillard, et, au-dessus de la timonerie, d'un collecteur d'échappement métallique et d'antennes radar.

Les aides à la navigation installées dans la timonerie du "MARGARET JANE" et en place au moment de l'abordage comprenaient: (1) un compas magnétique combiné à un système de pilotage automatique; (2) un radar Sperry muni d'un curseur de direction et d'un repère de distance mobile; (3) un radar Furuno; (4) un navigateur Decca; (5) un Loran (A); (6) un Loran C, et (7) deux détecteurs de poissons. Il était doté également d'une radio à bande latérale unique et de deux radios VHF.

Le "CAPE BEAVER" - du quai au lieu de l'abordage:

Je traiterai maintenant plus précisément des événements qui se sont produits le 31 juillet 1980 et commencerai par ceux qui concernent le "CAPE BEAVER". Le navire a appareillé de Lunenburg entre 10 h 35 et 10 h 50, heure avancée de l'Atlantique, afin de mettre à l'essai ses engins de pêche dans des eaux d'une profondeur de 60 à 70 brasses. Comme je l'ai dit précédemment, le navire avait à son bord un équipage de dix-huit personnes.

Il avait également à son bord vingt passagers, dont trois étaient des invités du capitaine Nowe: le jeune D. Nowe, fils du capitaine, P. Wentzell et Loraine Covey. Neuf passagers étaient des employés de la National Sea Products Limited: Robert W. Ringer, gestionnaire des services électriques, Barry D. Oxner et Bernard Eisner, électriciens de navire, Wayne Livingstone, gestionnaire du département de mécanique marine, ainsi que M. Lohnes, H. Hughes et M. Croft. Les deux derniers des employés de la compagnie étaient le capitaine Earl H. Demone, vice-président de la flotte et l'un des directeurs de la compagnie, chargé de l'exploitation de l'ensemble de la flotte, ainsi que Dennis R. Williams, gestionnaire général de la flotte de la compagnie. On comptait également à bord du navire, parmi les passagers, des représentants ou des agents des fournisseurs du "CAPE BEAVER", soit George Mason, représentant la compagnie qui avait fourni l'équipement d'éviscération, C. Sloat et J. Perry, représentant la compagnie qui avait fourni les moteurs diesel MAK, Ronald Hall, président de la Marine Systems Limited et représentant du fournisseur de l'hélice à pas variable et Gordon Baltzer, secrétaire-trésorier de l'Eastern Electronics Limited, qui avait vendu les radars, les radios, le système de communication interne et le matériel de détection du poisson installés à bord. La société Eastern Electronics avait obtenu le contrat par l'entremise du chantier Narasaki, et non par l'intermédiaire de la National Sea Products Limited. Les trois derniers passagers étaient membres d'une équipe de reportage de la National Broadcasting Company (NBC) basée à Boston (Massachusetts). Ils étaient arrivés à Lunenburg le 30 juillet 1980 pour poursuivre leur reportage, selon les termes de l'un d'eux, Lee McCarthy, "au sujet du différend qui oppose les Etats-Unis et le Canada concernant les zones de pêche et, en même temps, pour faire un reportage sur le degré d'évolution technique dans la flotte de pêche canadienne". Les deux autres membres de l'équipe de reportage étaient Jeffrey Weinstock et Stephen Wallace. On a essayé de déterminer si cette équipe de reportage avait reçu l'autorisation de monter à bord du "CAPE BEAVER" ou y était montée sans permission. J'estime qu'il est inutile de se pencher sur la question. La seule chose qui importe, c'est qu'elle se trouvait à bord au moment de l'abordage et donc que ses membres sont en mesure de témoigner sur ces événements.

Dans le présent rapport, je me reporterai à un enregistrement sur bande magnétoscopique produit par l'équipe de reportage de la NBC, qui constitue la pièce n° 1. Cet enregistrement des plus remarquables commence au moment où le "CAPE BEAVER" est à quai et présente ensuite des scènes du travail effectué sur le pont par les membres d'équipage et de l'activité dans la timonerie. La partie la plus dramatique de la pièce n° 1 commence environ 20 secondes après l'abordage et montre le "MARGARET JANE" en train de couler, l'arrière qui s'enfonce dans l'eau et finalement l'avant qui disparaît à son tour. Les scènes suivantes montrent les survivants à la mer et l'activité à bord du "CAPE BEAVER". Cet enregistrement sur bande magnétoscopique est probablement unique dans les annales des sinistres maritimes et constitue un point de repère capital pour appuyer les témoignages oraux présentés et, il va sans dire, a été d'une aide précieuse à la Cour.

Je dois également mentionner que la Cour détient aussi des photographies prises (peut-être à l'exception d'une seule) par M. George Mason, que j'ai déjà nommé parmi les passagers du "CAPE BEAVER", le 31 juillet 1980. Les photographies constituent la pièce n° 2. Parmi les scènes que ces photographies présentent, on aperçoit sur l'une d'elles l'arrière du "MARGARET

JANE" en train de couler, l'avant sur le point de disparaître sous l'eau et les survivants de ce navire sur un radeau de sauvetage et montant à bord du "CAPE BEAVER". Elles constituent un autre témoignage bouleversant sur ce malheureux accident.

Je reviens maintenant au récit du voyage proprement dit. A 9 heures, le matin du 31 juillet 1980, le capitaine Nowe a mis en marche les deux radars. Il s'agissait pour lui de nouveaux types d'appareils; il ne s'était jamais servi de radars Krupp-Atlas auparavant. Au Japon, M. Gordon Baltzer lui avait donné quelques directives sur la façon de s'en servir lors de séances de dix ou quinze minutes par jour pendant deux ou trois jours, pendant que le navire était à quai; il s'était également exercé à Lunenburg pendant la préparation du navire. Il n'avait cependant jamais utilisé les radars en mer avant le 31 juillet 1980, mais les avait observés à quelques reprises pendant les essais en mer du "CAPE BEAVER" au Japon. Il avait essayé de régler les radars lui-même en demandant de l'aide à M. Baltzer lorsqu'il avait des problèmes. Les deux radars sont pourvus d'un curseur de direction, d'un dispositif ITP (Improved Target Presentation), permettant de faire ressortir les échos, et d'une commande de gain. Le capitaine n'avait jamais utilisé le dispositif ITP auparavant, mais l'a essayé pendant quelques minutes au moment où le "CAPE BEAVER" passait près de la bouée de Cross Island. Le radar central, à ce moment-là, était réglé sur l'échelle de trois milles, qu'il a conservée jusqu'au moment de l'abordage. Le capitaine Nowe a mis le navigateur Decca en marche pendant que le navire était à quai, mais ne l'a pas vérifié.

Le capitaine Nowe est demeuré dans la timonerie à partir du moment où le navire a appareillé jusqu'au moment de l'abordage, sauf pendant une brève période d'environ deux minutes, pendant laquelle le capitaine Demone a pris la relève. Sauf pendant ces deux minutes environ, et à une autre occasion où il s'est rendu à la table des cartes, le capitaine Nowe est demeuré au poste de commandement et a surveillé le radar central. Il a affirmé ne jamais avoir regardé le radar de tribord, mais a précisé, dans son témoignage, que le capitaine Demone et Dennis Williams, à sa demande, le surveillaient à tour de rôle. Le capitaine Nowe a observé un navire sur le radar avant que le "CAPE BEAVER" n'ait atteint la bouée de Sculpin Rock. Ce navire se trouvait à environ quatre milles sur l'avant (de toute évidence, avant que le radar n'ait été réglé sur l'échelle de trois milles) et faisait à peu près la même route vers le large que le "CAPE BEAVER". Il a également observé sur le radar la bouée de Cross Island et la côte de chaque bord.

Il se dégage cependant un fait important au sujet de l'observation des radars sur le "CAPE BEAVER". Le capitaine Nowe a affirmé dans son témoignage qu'il n'a jamais aperçu le "MARGARET JANE", pas plus, selon leur témoignage, que le capitaine Demone ou Dennis Williams. Le capitaine a toutefois précisé qu'il avait eu par le passé de la difficulté à repérer les dragueurs de pétoncles à coque de bois lorsqu'il y a beaucoup d'échos de mer: "Lorsque vous vous affairez et qu'ils sont à proximité, eh bien, ce n'est pas facile de les suivre". Malgré les difficultés que le capitaine Nowe a pu éprouver auparavant à repérer les dragueurs de pétoncles à coque de bois dans les conditions mentionnées, je suis persuadé, d'après les éléments de preuve fournis, que le "MARGARET JANE" constituait une cible qui pouvait et aurait dû être détectée. Il ne faut pas oublier qu'il avait des deux côtés un doublage ainsi que des mâts et des mâts de charge métalliques. On ne peut considérer

ce navire comme un dragueur de pétoncles invisible à coque de bois. Le capitaine Nowe n'a pu expliquer pourquoi il ne l'avait pas aperçu, pas plus que le capitaine Demone ou Dennis Williams ou toute autre personne à bord.

Le premier signal annonçant une catastrophe reçu à bord du "CAPE BEAVER" a été le son d'une corne de brume. Le capitaine Nowe a entendu un coup de sifflet venant de tribord et a eu le sentiment que l'autre navire était à proximité. Il a attendu un moment, saisi le levier de réglage du pas de l'hélice et l'a ramené à la position zéro ou arrêt. Il a entendu quelqu'un crier "Le voilà!" et "C'est un bateau". Il a de nouveau saisi le levier et l'a mis en position de marche arrière. Il a tout d'abord aperçu le "MARGARET JANE", qui faisait route, à une distance d'environ 200 pieds. Il s'est probablement passé quelques secondes entre le moment où le capitaine a entendu la corne de brume et celui où il a aperçu le "MARGARET JANE"; le capitaine a estimé qu'il s'est écoulé environ dix secondes entre le moment où il a vu le "MARGARET JANE" et le moment de l'abordage. Il a décrit de la façon suivante la position relative des deux navires au moment où il a aperçu pour la première fois le "MARGARET JANE" sortant de la brume, comme l'illustre la pièce n° 60: les deux navires sont placés perpendiculairement l'un par rapport à l'autre, et, selon son témoignage et celui des autres témoins, au moment de l'abordage, les deux navires se trouvaient à toute fin utile presque exactement à 90° l'un par rapport à l'autre. Le "CAPE BEAVER" a éperonné le "MARGARET JANE" juste sur l'avant de la timonerie. Le capitaine Nowe sentait que le navire "avait ralenti" et "commençait à battre en arrière" avant l'abordage.

Le capitaine Nowe croyait avoir heurté le "MARGARET JANE" à deux reprises, à huit à dix secondes d'intervalle. Selon d'autres témoins, il n'y a eu qu'un seul impact, tandis que certains croyaient qu'il y en avait eu trois. Après avoir examiné de plus près les éléments de preuves pertinents, j'en suis venu à la conclusion qu'il y a eu deux impacts, comme le croit le capitaine Nowe, le deuxième probablement dû au fait que le "MARGARET JANE" a eu un contre-roulis en direction du "CAPE BEAVER". Le troisième "impact", s'il y en a eu un, serait dû au fait, comme l'a expliqué le capitaine Mayo, que les deux navires auraient tossé l'un contre l'autre.

Le "CAPE BEAVER" a fait marche arrière pour se dégager du "MARGARET JANE" parce que le capitaine Nowe, qui voyait couler rapidement le "MARGARET JANE", voulait permettre aux hommes qui étaient à bord de le quitter. Le "MARGARET JANE" a, de fait, coulé moins de deux minutes après l'abordage.

Au moment de l'abordage, autant que le capitaine se souvienne, onze personnes, y compris lui-même, se trouvaient dans la timonerie. Les dix autres personnes étaient le capitaine Demone, Dennis Williams, Barry Oxner, Bernard Eisner, Loraine Covey, le jeune fils du capitaine, Gordon Baltzer, George Mason et le caméraman ainsi que l'ingénieur du son de l'équipe de reportage de la NBC. J'estime qu'il est inutile de revoir leurs témoignages dans tous les détails. En général, ils se ressemblent, même s'il existe certaines différences compréhensibles concernant le temps qui s'est écoulé entre le moment où la corne de brume du "MARGARET JANE" a été entendue et le moment où le navire a été aperçu, ainsi que la distance entre les deux navires.

Témoignages contradictoires - équipe de reportage de la NBC:

Je crois qu'il conviendrait maintenant de traiter plus longuement de certains témoignages des membres de l'équipe de reportage de la NBC. Lee McCarthy dirigeait l'équipe, Jeffrey Weinstock était caméraman et Stephen Wallace ingénieur du son. L'équipe possédait une caméra électronique enregistrant les prises de vue sur bande magnétoscopique. M. Wallace transportait le magnétophone, ou les appareils de prise de son, et un câble électronique très résistant, appelé le cordon ombilical, reliant les appareils de prise de son à la caméra. La caméra était munie d'une horloge enregistreuse, une sorte de chronographe de 24 heures, réglée, le 31 juillet 1980, à l'heure de Boston, soit une heure plus tôt qu'à Lunenburg. Quelques scènes ont été prises avant l'abordage dont une appelée, au cours des audiences, la "scène de la table des cartes". On y voit le capitaine Nowe qui s'est approché de la table des cartes et indique à M. Ringer la distance que le navire doit encore parcourir pour atteindre la zone d'essai des engins de pêche. Cette scène se termine à 10 heures 32 minutes. Les scènes de l'abordage commencent à 10 heures 39 minutes et 55 secondes. Selon M. McCarthy, quelques minutes après la fin de la scène de la table des cartes, "un membre de l'équipage" a interpelé le capitaine pour lui dire qu'il avait détecté quelque chose au radar. A ce moment-là, selon les souvenirs de M. McCarthy, le capitaine se trouvait "au centre de la timonerie, près de la barre". M. McCarthy a ajouté dans son témoignage que le capitaine s'est rendu au radar de tribord où se tenait l'homme en question, et il se souvient que le capitaine a regardé ce radar, est allé regarder "son radar, situé plus près du centre de la timonerie", puis est retourné "au premier radar".

Lorsque la scène de la table des cartes a été tournée, M. McCarthy se trouvait dans la timonerie, mais il n'y était plus au moment de l'abordage. Il s'était peu avant, senti "mal" et était sorti de la timonerie. La cause de ce malaise est la brume ou peut-être le mal de mer, ou les deux, même si, au cours du contre-interrogatoire, on lui a demandé si la conversation avait influé sur sa décision de sortir et il a répondu "Oui, probablement." Quoi qu'il en soit, il est sorti, a tourné à droite et a contourné la timonerie par l'avant; il a alors entendu une corne de brume qui, a-t-il dit, répondait à celle du "CAPE BEAVER", s'est rendu devant la timonerie et a aperçu l'avant de l'autre navire sortant de la brume. Il était tout près; en termes de football, il était à la ligne des 50 verges. Il s'est raidi et a senti un premier choc. Il s'est redressé et a crié "Filmez" à Weinstock qui "est sorti et a pris la scène".

Il y a un autre témoignage que l'avocat du capitaine Mayo a retenu comme élément de preuve à l'appui de la conversation rapportée par M. McCarthy. Un des autres membres de l'équipe de reportage, M. Weinstock, a dit qu'il se souvenait qu'avant l'abordage, le capitaine Nowe était à la barre du navire, le second observait l'un des radars et qu'à ce moment précis, un peu avant l'abordage, quelque chose a été détecté sur le radar, d'abord, croit-il, par le second qui a ensuite appelé pour attirer l'attention du capitaine Nowe.

> "My recollection serves me as Captain Nowe was at the wheel of the ship, prior to the collision, the First Mate was busy looking into one of the radar devices; and, at that point -- at some point prior to the collision, there was a target spotted on radar -- I believe first by the First Mate, who then called the -- for the attention of Captain Nowe."

Tout ceci se passe après la scène de la table des cartes; le second "se tenait alors à la barre, auprès du radar à la droite de celle-ci". Sur la 4e photographie de la pièce n° 2, il reconnaît le second qui était la personne qu'il avait vue près de l'autre radar, après la scène de la table des cartes. M. Weinstock a déclaré qu'il avait observé le capitaine Nowe qui allait d'un radar à l'autre, que les choses étaient ensuite devenues un peu embrouillées "en raison de la confusion qui régnait", et qu'on s'interrogeait sur ce qu'était cette cible, "s'il s'agissait effectivement d'une cible". Il a vu le capitaine Nowe regardant dans l'autre radar. Au cours du contre-interrogatoire, M. Weinstock a déclaré que le second se trouvait dans la timonerie au moment de l'abordage. Quant à la conversation, il se rappelle avoir entendu les mots "faisant route vers le large" qui auraient été prononcés pendant cette conversation.

On a demandé au troisième membre de l'équipe de reportage, l'ingénieur du son Stephen Wallace, s'il se souvenait de la conversation. Il a répondu qu'il n'avait pas pour sa part de souvenir très précis, mais qu'on y parlait de radars. Deux hommes se sont dirigés vers un des appareils, puis sont revenus à l'autre appareil; c'est tout ce dont il se souvient. Il a "eu l'impression" qu'un homme faisait signe à un autre de s'approcher de l'autre appareil. Lors du contre-interrogatoire, il a dit que ces deux hommes lui semblaient être le capitaine et le second, mais qu'il n'en était pas tout à fait certain.

Le témoignage du préposé au treuil, M. Allen Brown, qui était à ce moment-là dans la timonerie, est très important. On lui a demandé s'il se souvenait d'une discussion au sujet d'un navire qui approchait. Il a répondu "Oui", qu'il était question d'un objet détecté à tribord au radar, mais qu'il ne se rappelait pas lequel. On avait repéré un objet et puis "tout à coup on l'avait perdu de vue". Il a compris qu'il se trouvait à tribord. La conversation a commencé environ dix minutes avant qu'il n'entende la corne de brume. M. Brown a ajouté que le capitaine Nowe s'était rendu à la table des cartes à deux reprises environ; il ne se rappelait pas avoir vu le capitaine se rendre au radar de tribord, ni qu'une personne ait demandé au capitaine Nowe de quitter son poste près de la barre pour jeter un coup d'oeil sur ce qu'elle avait observé sur ce radar.

Le capitaine Nowe a été appelé à réfuter ce témoignage. Son avocat lui a posé la question suivante:

> "Il se peut que le contre-interrogatoire ou le plaidoyer de M. Ryan ou de M. Gould vous laisse croire que vous avez menti dans cette affaire, et qu'il s'est effectivement déroulé une conversation à ce sujet, qu'une personne a effectivement repéré quelque chose sur le radar peu de temps avant l'abordage et l'a ensuite perdu de vue et que vous cachez la vérité. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?"

Il a répondu:

> "Aucunement, monsieur, je ne suis pas venu ici dans l'intention de mentir et je n'ai absolument pas menti."

L'interrogatoire s'est poursuivi:

"Q.: Avez-vous repéré une cible sur le radar, et l'avez-vous ensuite perdue de vue?

"R.: Non monsieur. La seule cible que j'ai observée était sur l'échelle de six milles, et lorsque je suis passé sur l'échelle de trois milles, je l'ai perdue de vue..."

Au cours du contre-interrogatoire, le capitaine Nowe a affirmé que personne ne lui avait dit avoir repéré une cible avant l'abordage et il a contesté la réalité des événements relatés par M. McCarthy, soit qu'il avait vu le capitaine "se rendre au radar de tribord, l'observer, revenir à son poste puis retourner au radar de tribord".

Nous sommes donc en présence de témoignages apparemment contradictoires qui émanent de deux témoins que je crois de bonne foi. Au cours de son témoignage, le capitaine Nowe a semblé s'exprimer avec franchise et avec aisance, et rien dans son comportement ni dans ses réponses ne me porte à douter de son honnêteté. Je ne pense pas non plus que M. McCarthy ait tenté d'induire la Cour en erreur; il m'a également semblé sincère. En fait, dans son plaidoyer, l'avocat du capitaine Nowe a reconnu honnêtement et sans détour qu'il serait injuste à l'égard des membres de l'équipe de reportage de la NBC de ne pas admettre qu'il s'agit de témoins honnêtes et crédibles, qui tentent de donner des événements le récit le plus fidèle qu'ils connaissent.

Cependant, certains éléments du témoignage des membres de l'équipe de reportage me laissent perplexe. Tout d'abord, M. Weinstock affirme que le second, Gerald Hannams, était dans la timonerie au moment de la conversation. Il existe toutefois une foule d'indices prouvant qu'il n'y était pas. M. Weinstock est la seule personne qui ait affirmé le contraire. M. Hannams lui-même soutient qu'il n'est pas allé dans la timonerie entre le moment où le "CAPE BEAVER" a appareillé et le moment de l'abordage, et que la photographie (n° 2, pièce n° 2) qui le montre dans la timonerie et sur laquelle M. Weinstock l'a identifié, a été prise au moment où le navire était encore à quai. Pour étayer ma thèse, il me suffit de me reporter au témoignage de Calvin Hoskins, matelot du "CAPE BEAVER", appelé en réfutation. Quinze ou vingt minutes après l'appareillage du navire, il était sur le pont en train d'épisser un cordage; M. Hannams est monté sur le pont et y est demeuré jusqu'à l'heure du déjeuner. Hoskins venait de franchir la porte de la cuisine lorsqu'il a senti une secousse. A ce moment, Hannams était assis dans la cuisine, alors qu'une minute auparavant il était sur le pont avec Hoskins.

Le témoignage de M. Wallace est, au mieux, plutôt vague et incertain et ne peut constituer à lui seul un récit valable de la conversation qui s'est déroulée.

J'ai déjà affirmé que, selon moi, le capitaine Nowe et l'équipe de reportage de la NBC étaient des témoins honnêtes. Comment expliquer alors leurs témoignages contradictoires au sujet d'une quelconque conversation entre le capitaine Nowe et un ou plusieurs hommes concernant le radar de tribord? La réalité de la conversation dont parle l'équipe de reportage a été confirmée par Allen Brown. Je reviens au témoignage de ce dernier. J'ai déjà dit qu'on lui avait demandé, au cours du contre-interrogatoire, s'il avait eu connaissance d'une discussion au sujet d'un bateau qui approchait et qu'il avait répondu qu'on avait repéré quelque chose à tribord sur le radar. Il ne

pouvait préciser sur quel radar, parce qu'il "regardait alentour". Cette conversation portait sur la détection d'un objet, puis sur sa disparition soudaine. Il ne pouvait identifier les personnes qui parlaient. On lui a demandé combien de temps s'était écoulé entre la conversation et le moment où il a entendu la corne de brume; à la question "S'est-il écoulé une minute avant que vous n'entendiez la corne de brume?", il a répondu "Plus longtemps que cela. Je dirais peut-être dix minutes environ". A noter que s'il s'est vraiment écoulé dix minutes, la conversation précédait la scène de la table des cartes, et non le contraire. Il ne semble pas y avoir eu deux conversations dans les dix minutes qui ont précédé l'abordage et, de fait, il serait étrange que M. Brown n'en ait pas fait mention. Ainsi, nous avons Brown qui place la conversation dix minutes avant le signal de brume du "MARGARET JANE" et McCarthy pour qui il ne s'est pas écoulé plus de sept minutes et 35 secondes avant l'abordage, soit le temps écoulé entre la scène de la table des cartes et l'abordage des deux navires, le film sur l'abordage ayant commencé 20 secondes après l'impact. De plus, il y a effectivement eu plus tôt une conversation, avant la scène de la table des cartes, au sujet d'une cible qui avait été repérée, soit le "COMMODORE IV", qui a disparu de l'écran du radar et qu'on avait donc "perdue" de vue. Les témoignages ne précisent pas si le capitaine Nowe s'est rendu à ce moment-là au radar de tribord, mais je crois qu'on ne peut pas écarter cette possibilité.

Après avoir étudié aussi attentivement que je le pouvais les éléments de preuve concernant la conversation, j'en suis venu à la conclusion que celle-ci n'a pas eu lieu au moment précis indiqué par M. McCarthy, appuyé dans une certaine mesure par M. Weinstock. Je ne dis pas que les témoins n'étaient pas sincères, mais qu'ils se sont mépris quant à l'heure, ce qui est tout à fait compréhensible, à mon avis. Les événements se sont déroulés dans un laps de temps assez court et plusieurs personnes se trouvaient ensemble dans un lieu relativement restreint, soit la timonerie. Même s'il y régnait une atmosphère de travail, il est quand même difficile de se souvenir précisément, quelques mois plus tard, de ce qui s'est passé dans un laps de temps de quelques minutes.

J'ai peut-être consacré plus de temps que d'habitude aux témoignages sur la conversation, surtout parce qu'ils mettent en cause la crédibilité du capitaine Nowe en tant que témoin, ce qui est très important pour lui. Toutefois, le noeud de la question demeure. Si l'on accepte les témoignages du capitaine Nowe, de Dennis Williams et du capitaine Demone selon lesquels le "MARGARET JANE" n'a pas été repéré sur le radar, il faut trouver pourquoi. Je m'attarderai plus longuement à cette question, plus loin dans le présent rapport, en étudiant les présentations des avocats.

Le "MARGARET JANE" - de George's Bank au moment de l'abordage:

Je m'attarderai maintenant aux éléments de preuve concernant le dernier voyage du "MARGARET JANE". Le 30 juillet 1980, au cours d'un voyage de pêche, alors que le navire était sur le George's Bank, le mécanicien, Gerald Corkum, s'est blessé au dos, ce qui a amené le "MARGARET JANE" à partir vers 18 heures pour Lunenburg. Sur le chemin du retour, toujours dans la région de George's Bank, une autre personne, Frederick Emeneau du dragueur de pétoncles "CHARLOTTE AND RICKEY" a été mis à bord, souffrant d'une blessure à la tête.

Après avoir pris à son bord M. Emeneau, le capitaine Mayo a pris un cap au 045° magnétique environ. Le système Decca fonctionnait mais n'a pas été utilisé pour faire route, étant donné que le capitaine utilisait la carte du Loran C. Il gouvernait au compas magnétique et se dirigeait sur la bouée de Cape LaHave de façon à la contourner par l'extérieur. Le navire a laissé la bouée à deux milles et demi sur bâbord et, lorsque celle-ci s'est trouvée par le travers du navire, le capitaine a corrigé sa route et est venu au 030° magnétique afin de passer au large de la bouée de Cross Island.

Une heure avant l'abordage, le capitaine Mayo a entendu le "COMMODORE IV", un autre dragueur de pétoncles, appeler le "MARGARET JANE" par radio. Le "COMMODORE IV" faisait route au sud-ouest et le "MARGARET JANE" au nord-est. L'appel était lancé sur la bande VHF, mais le capitaine Mayo n'a pas répondu. Il était apparemment ennuyé par le fait que l'autre navire ne répondait pas à son signal de brume, un son prolongé toutes les deux minutes. La corne de brume fonctionnait sur commande manuelle, à l'air comprimé. Le "MARGARET JANE" naviguait à dix noeuds, soit sa vitesse maximale en mer. Le capitaine Mayo a l'habitude de naviguer en avant toute, dans la brume. Il se fiait à son radar et à sa corne de brume.

Le capitaine Mayo a quitté la timonerie à environ 11 h 10 afin d'aller se chercher quelque chose à manger à la cuisine. Il n'y est demeuré qu'un bref instant, puis est retourné à la timonerie à environ 11 h 15, à quelques minutes près. Le capitaine Mayo ou le second, ainsi que deux matelots, se trouvaient constamment dans la timonerie, et dix minutes avant l'abordage quatre hommes s'y trouvaient: le capitaine, le second, Aloysius Hinks et Leonard Snook. Ces deux derniers étaient de vigie; c'était leur quart. Aux moments qui nous intéressent, les fenêtres de la timonerie étaient ouvertes, l'une à bâbord donnant sur l'avant et l'autre, la première fenêtre à droite de la console, faisant également face à l'avant.

Lorsque le capitaine Mayo est remonté de la cuisine, il a aperçu sur le radar, à un peu plus d'un mille sur bâbord avant, une cible qu'il croyait être le "COMMODORE IV". Au même moment, il a repéré sur le radar une cible qu'il a prise pour le "CAPE BEAVER", très légèrement sur bâbord avant; il semble que le navire ait été à quatre milles et demi à ce moment-là. C'est peu après que le capitaine Mayo a changé l'échelle de son radar et est passé de six à trois milles, perdant par le fait même de vue le "CAPE BEAVER". Il est repassé sur l'échelle de six milles après avoir croisé le "COMMODORE IV", à une distance d'environ un demi-mille.

Lorsque le "MARGARET JANE" est passé à la hauteur du "COMMODORE IV", le capitaine Mayo a envoyé quelqu'un à l'avant en vigie parce que le navire s'approchait "d'un groupe de cibles, il y a une flottille et tâchez de voir ce que vous pouvez". En fait, deux hommes se sont rendus à l'avant du navire, sur le pont en dos de baleine: Donald Retiffe, un matelot de pont, celui que le capitaine a envoyé, et Dale Romkey, qui a décidé de lui-même de s'y rendre. Romkey est revenu sur ses pas, mais est ensuite retourné rejoindre Retiffe. Les deux se trouvaient là au moment de l'abordage.

Lorsque le capitaine Mayo est retourné sur l'échelle de six milles, il a de nouveau aperçu le "CAPE BEAVER". Il faisait toujours route au 030° magnétique. A ce moment-là, le "CAPE BEAVER" se trouvait à un peu plus de trois milles et à une quinzaine de degrés par l'avant bâbord avant du

"MARGARET JANE". Il y avait alors également des petites cibles vers la terre et le capitaine Mayo pouvait apercevoir la bouée de Cross Island juste sur son côté bâbord.

L'avocat défendant les intérêts du "MARGARET JANE" a présenté comme élément de preuve par l'entremise du capitaine Mayo la pièce no D-1 illustrant sur une feuille de manoeuvre les positions où le capitaine a observé le "CAPE BEAVER" lorsque l'échelle de distance du radar du "MARGARET JANE" était de six milles et, au verso, celles où il a observé le "CAPE BEAVER" après être passé sur l'échelle de trois milles. L'avocat défendant les intérêts du "CAPE BEAVER" a présenté la pièce n° D-3 reproduisant sur une feuille les renseignements présentés sur la pièce D-1. La pièce no° C-3 fournie en preuve par l'avocat de la commission, représente la carte numéro 4384 du Service hydrographique canadien, qui couvre de Pearl Island à Cape LaHave, et sur laquelle sont tracées la route du "MARGARET JANE" et sa position en divers points de son trajet lorsque le "CAPE BEAVER" a été observé sur son radar, ainsi que la position du "CAPE BEAVER" lors de chacune de ces observations, tous ces détails ayant été fournis en preuve par le capitaine Mayo.

Bien que ces positions, comme l'a honnêtement admis le capitaine Mayo, ne soient que des approximations, les pièces sont quand même importantes dans la mesure où elles illustrent la route de chacun des deux navires s'approchant du point où se produisit l'abordage; il ne faut pas oublier que la route du "CAPE BEAVER" est celle que le capitaine Mayo a établie selon ses observations au radar. Il n'en reste pas moins que nous pouvons, à mon avis, nous fier aux distances et à d'autres indices fournis par les pièces et que ce sont ces éléments qui nous fournissent les meilleures indications que nous puissions avoir du mouvement des navires au cours des moments cruciaux qui ont précédé l'abordage.

Le témoignage du capitaine Mayo confirme avec suffisamment de certitude, comme en font foi les pièces, que lorsque le "MARGARET JANE" faisait route au 030° magnétique, le "CAPE BEAVER" a été observé au radar à environ 15 degrés sur bâbord, à une distance de quatre milles et demi. L'échelle du radar du "MARGARET JANE" était alors celle de six milles. Lorsque l'échelle a été ramenée à trois milles, le "CAPE BEAVER" a été observé à des distances variables, même à 1,5 mille, alors que le gisement était de 19 degrés. C'est à ce moment-là que le capitaine Mayo est venu sur tribord afin, comme il l'explique, que le "CAPE BEAVER" dispose de plus de mer libre pour passer.

Le capitaine Mayo a ajouté que lorsqu'il a observé le navire sur son radar, il a constaté que celui-ci modifiait sa route comme, selon les propres termes du capitaine, s'il avait entrepris de "pourchasser" le "MARGARET JANE". Par contre, le capitaine Nowe a affirmé dans son témoignage qu'il n'avait pas changé son cap au 160° vrai après l'avoir adopté à un mille de la bouée de Cross Island et je suis convaincu, d'après l'ensemble des preuves, qu'aucun changement de route n'a été effectué par le "CAPE BEAVER", contrairement aux dires du capitaine Mayo. Comment, alors, expliquer cette contradiction? J'accepte l'affirmation de l'avocat défendant les intérêts du "CAPE BEAVER" selon laquelle lorsque le "MARGARET JANE" est venu sur tribord, la route apparente du "CAPE BEAVER" a également semblé changer, et que lorsque le "MARGARET JANE" a ralenti après être venu sur tribord, l'image radar a fait croire à un second changement de cap. Pour en venir à ces conclusions, je me suis évidemment fié aux conseils et à l'aide des assesseurs.

Malheureusement, le capitaine Mayo n'avait jamais reçu de formation sur la façon d'utiliser le radar. Il n'avait acquis ses connaissances que par expérience pratique et n'avait jamais appris la technique du pointage, si ce n'est de façon très superficielle. Il va sans dire qu'il n'a donc pas fait le pointage de la route du "MARGARET JANE" pour déterminer la distance minimale d'approche. En fait, le contre-interrogatoire du capitaine Mayo fait ressortir que ce dernier n'était pas convaincu que le "CAPE BEAVER" avait mis le cap sur le "MARGARET JANE" mais qu'il lui semblait simplement, d'après ce qu'il voyait sur l'écran radar, que la route du navire s'incurvait; il n'a pas dit que le "CAPE BEAVER" avait mis le cap sur son navire (même s'il a déclaré au cours d'un témoignage précédent que le "MARGARET JANE" semblait le pourchasser). Lorsqu'on lui a demandé s'il croyait, lorsqu'il vit la série d'échos, que le navire abattait dans sa direction, il a répondu avec une franchise désarmante qu'il ne savait pas ce qui se passait et que c'est pour cette raison qu'il a ralenti; à la question "Croyiez-vous qu'il faisait une abattée?", il a ensuite répondu "Eh bien, je savais que quelque chose n'allait pas, qu'il se passait quelque chose. Je ne savais pas quoi, mais c'est à ce moment-là que j'ai ralenti". Les seuls éléments dont il disposait sont ceux qu'il voyait sur le radar, la façon dont cela se présentait sur l'écran et il a reconnu qu'il se pouvait fort bien que l'autre navire, le "CAPE BEAVER", ait toujours conservé le même cap.

Ceux qui étaient dans la timonerie du "MARGARET JANE" ont entendu la corne de brume du "CAPE BEAVER" à moins d'un mille du point où s'est produit l'abordage. Selon le capitaine Mayo, la corne de brume a retenti une minute ou une minute et demie avant qu'il n'aperçoive le "CAPE BEAVER". Peu de temps après, il a réduit l'allure d'avant toute à juste embrayé. Environ 15 secondes plus tard, il a aperçu le "CAPE BEAVER" qui sortait de la brume, à environ deux cents pieds sur bâbord; à ce moment-là, selon le capitaine Mayo, le "MARGARET JANE" filait au plus trois milles à l'heure. Il a mis en arrière toute et est passé du pilotage automatique au pilotage manuel. J'ai déjà rapporté, dans la section sur le "CAPE BEAVER", les détails de l'abordage entre les deux navires. Dans son témoignage, le capitaine Mayo a dit qu'il pensait que le "MARGARET JANE" n'avait pas d'erre à ce moment-là; selon lui, le navire était stoppé sans erre, même si d'autres témoignages prouvent qu'il avait toujours de l'erre en avant, bien que très peu.

Après l'abordage - le "MARGARET JANE":

Immédiatement après l'abordage, le capitaine Mayo a stoppé le moteur du "MARGARET JANE" et arrêté les sirènes d'alarme. Au moment de l'abordage, Leonard Snook, Harold Romkey, le second et le capitaine Mayo étaient dans la timonerie. M. Hinks, qui s'y était également trouvé, était apparemment sorti pour appeler la bordée de quart, avant l'abordage; le capitaine a déclaré dans son témoignage que "personne n'a jamais su ce qu'il était advenu de lui". Le capitaine Mayo est sorti par tribord sur le pont des embarcations, où Harold Romkey s'était rendu aux doris afin d'en mettre un à la mer. D'autres membres de l'équipage s'y trouvaient. Dale Romkey et Peter Smith tentaient de dégager le radeau de sauvetage de tribord, de ses chantiers, pendant que Harold Romkey préparait un doris afin de le mettre à la mer.

Lorsqu'il est arrivé sur le pont des embarcations, le capitaine Mayo s'est aussitôt rendu compte que le navire allait couler très rapidement; il commençait déjà à s'enfoncer par l'arrière. On a abandonné toute tentative de

mettre un doris à la mer et tous, y compris le capitaine, ont sauté à bord du radeau de sauvetage mis à la mer, mais pas encore complètement gonflé au moment où les membres de l'équipage y sont montés. Pendant ce temps, ceux qui se trouvaient sur le gaillard et sur le pont principal mettaient des gilets de sauvetage.

Je me permets d'ouvrir ici une parenthèse pour préciser que, selon le témoignage du capitaine Mayo, pendant tout le temps où il a commandé le "MARGARET JANE", il n'a jamais fait d'exercice d'abandon du navire pour préparer l'équipage à une situation de ce genre, ni d'exercice de mise à la mer des doris ou du radeau de sauvetage. Les propriétaires du navire n'ont jamais donné d'instructions pour faire de tels exercices, bien que la convention collective l'exige.

Des gilets de sauvetage sont conservés sur les couchettes, ou tout près, sous le gaillard. Deux des membres d'équipage, Kelly Crouse et Frederick Emeneau, qui se trouvaient sous le gaillard au moment de la collision, sont montés sur le pont principal lorsqu'ils ont senti une secousse. La plupart des personnes à bord se sont dirigées vers l'arrière, mais Crouse et Emeneau sont descendus chercher des gilets de sauvetage. Ils les ont lancés à un groupe d'hommes qui les attrapaient en haut de l'échelle. Après avoir lancé tous les gilets, Crouse et Emeneau sont remontés le plus rapidement possible et ont tenté de quitter le bateau. Emeneau, qui ne portait pas de gilet, est passé par-dessus bord puis est monté dans le radeau de sauvetage du "MARGARET JANE". Kelly Crouse n'a malheureusement pas réussi à quitter le navire et est mort à bord.

D'autres membres de l'équipage du "MARGARET JANE" ont donné leur version des événements qui ont suivi l'abordage. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de revoir en détail tous ces témoignages; il suffit de dire que M. Snook est mort en tentant de gagner le radeau de sauvetage et que ce dernier s'est retourné après avoir été frappé par un mât de charge du "MARGARET JANE" en train de couler, mais qu'il est aussitôt revenu à la surface. Un canot de sauvetage du "CAPE BEAVER" a recueilli les personnes qui se trouvaient à bord du radeau et celles qui étaient à la mer.

Après l'abordage - le "CAPE BEAVER":

Immédiatement après le premier choc, le capitaine Nowe a aperçu de la vapeur qui s'échappait de la cheminée du "MARGARET JANE" et a compris que l'eau s'infiltrait dans la salle des machines, à l'endroit où le "CAPE BEAVER" avait éperonné le navire. Le capitaine a également constaté que le "MARGARET JANE" commençait à s'enfoncer par l'arrière et que le bateau allait couler très rapidement; il a donc fait marche arrière, dit-il, afin de permettre à l'équipage du "MARGARET JANE" d'abandonner le navire.

Lorsque le capitaine Nowe a constaté que le "MARGARET JANE" coulait, il a ordonné de mettre les canots de sauvetage à la mer. Il n'a pas sonné l'alarme générale, mais, à mon avis, cela aurait été inutile, car le simple spectacle du "MARGARET JANE" en train de couler et le choc de l'abordage suffisaient à alerter tout le monde. Il a fallu environ cinq minutes avant de mettre un canot à la mer, étant donné que, selon les témoignages, cela posait certaines difficultés. M. Robert Ringer s'est rendu au canot de bâbord, où se trouvaient déjà des membres d'équipage. Pour sortir le canot de sauvetage de

ses chantiers, le courant électrique est nécessaire, mais l'alimentation était coupée. M. Ringer est donc descendu sur le pont en dessous et a actionné un commutateur pour rétablir l'électricité. Lorsqu'il est revenu au canot, les membres d'équipage étaient en train de déborder le canot. Le microinterrupteur leur a posé certaines difficultés au cours de cette manoeuvre. Je dois ajouter qu'aucun exercice de mise à l'eau du canot n'avait été effectué avant ce voyage qui a connu une fin tragique. On avait placé à bord suffisamment de gilets de sauvetage supplémentaires, semble-t-il, pour que chaque personne en ait un, même si les témoignages ne font pas état du nombre exact.

Dans son témoignage concernant le canot de sauvetage, M. Dennis Williams a déclaré que le commutateur à bord du "CAPE BEAVER" n'était pas situé au même endroit que celui à bord du "CAPE LaHAVE", navire qu'avait précédemment commandé le capitaine Nowe, et à bord duquel avaient également servi bon nombre des membres de l'équipage du "CAPE BEAVER". Il existait un règlement intérieur à la compagnie selon lequel le capitaine et l'équipage devaient faire des exercices d'abandon et d'incendie tous les trois mois et signer un document l'attestant; il n'existait cependant aucun règlement exigeant la tenue d'exercices avant qu'un navire neuf ne prenne la mer. M. Williams a fait allusion à la difficulté de mettre à l'eau le canot. Il a déclaré qu'ils ont éprouvé des problèmes à retirer les manilles retenant les rambardes démontables et qu'il leur a fallu chercher un outil pour retirer les manilles.

La pièce n° 40 est le journal de bord du "CAPE BEAVER" fourni comme élément de preuve. Le capitaine ne tenait pas de journal radio. Les détails pertinents du journal de bord sont contenus dans les six premières lignes. Ils ont été inscrits par le capitaine Nowe, de sa propre main, après l'accident. Le capitaine Nowe a modifié la deuxième ligne après avoir fait une première inscription, modifiant la vitesse de 13 à 12 noeuds ainsi que les deux inscriptions des lectures du Decca, étant donné qu'au moment de l'accident, le Decca ne donnait pas la bonne position. Comme je l'ai déjà mentionné, le capitaine n'avait pas réglé le navigateur Decca lorsqu'il a quitté le port, ni au cours de la période précédant l'abordage. Il a corrigé une erreur de date très évidente, ayant d'abord inscrit septembre au lieu de juillet. L'heure de l'appareillage, 10 h 35, a été inscrite après l'abordage, une fois le navire revenu à Lunenburg, même si le capitaine a déclaré qu'il se souvenait qu'il était 10 h 40. L'heure de l'abordage inscrite, 11 h 40, a été corrigée dans le journal de bord peu après l'accident. Etant donné qu'il n'avait pas réglé correctement le phasomètre d'identification des chenaux Decca, une position erronée du navire au moment de l'abordage a été donnée; la longitude était exacte mais la latitude avait une erreur de deux minutes. Le capitaine Nowe s'est aperçu que le navigateur Decca n'était pas bien réglé lorsque les membres d'équipage du "MARGARET JANE" sont montés à bord de son navire et que l'on a commencé à chercher les autres survivants.

M. Spurgeon Roscoe est radiotélégraphiste à l'emploi du ministère des Transports à la station radio de la Garde côtière de Ketch Harbour dans le comté d'Halifax. Il a pris son service le 31 juillet 1980 à 11 h 34, heure locale, comme en fait état le journal radio de la station, qui constitue la pièce n° 43. A 12 h 13 environ, il a reçu un appel du "CAPE BEAVER" l'informant de l'accident, du fait que le "MARGARET JANE" avait coulé et précisant la position du "CAPE BEAVER". D'après une inscription dans le

journal de bord, l'équipage du navire ne connaissait pas l'indicatif d'appel du navire, mais Roscoe, qui l'appelait depuis quelque temps, le connaissait par coeur. Au début, ils ont éprouvé un peu de difficulté à établir la communication par radio, mais ce problème a été rapidement surmonté. Le Centre de coordination des opérations de sauvetage a été immédiatement mis au courant de la situation par la station, sur une ligne directe, et, pendant le reste de son quart, M. Roscoe a communiqué avec le "CAPE BEAVER", le Centre de coordination des opérations de sauvetage et les navires de sauvetage. Dans son témoignage, M. Roscoe affirme que pendant le reste de son quart et pendant toute la période de communication avec le "CAPE BEAVER", il n'a jamais été question d'une nouvelle position du lieu de l'abordage, même si le capitaine Nowe a cru lui avoir donné une nouvelle position après avoir modifié l'identification des chenaux sur le navigateur Decca.

Le capitaine Donald Robson, membre des Forces canadiennes, était de quart le 31 juillet 1980 au Centre de coordination des opérations de sauvetage à l'Arsenal d'Halifax. Il a relaté les efforts qu'ont dû déployer les navires et les hélicoptères pour tenter de retrouver les hommes disparus du "MARGARET JANE". Entre autres navires, se trouvaient le "CAPE JOHN" et le "L.P. MacDONALD". Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de passer en revue tous les détails du témoignage du capitaine Robson. Il suffit simplement d'ajouter que le message envoyé de la station sur la ligne directe a été reçu, comme en font état les registres, à 12 h 13, heure locale, le 31 juillet 1980, et a été suivi de près par un message télex. La recherche des survivants a été abandonnée le 1er août 1980, personne ne pouvant de toute évidence survivre très longtemps dans l'eau.

Après l'abordage - la National Sea Products Limited:

Les dirigeants de la National Sea Products Limited se sont réunis le 31 juillet 1980, après le retour du "CAPE BEAVER" à Lunenburg. Le contre-interrogatoire de Dennis Williams fait ressortir que ce dernier était chargé de superviser 44 navires. On lui a demandé s'il possédait une procédure établie d'enquête sur les accidents et il a répondu que oui. Lorsqu'on lui a demandé en quoi consistait cette procédure, il a répondu que l'accident ferait l'objet d'une discussion avec le capitaine, l'officier ou ses mécaniciens afin d'en connaître la cause. Les déclarations n'étaient pas nécessairement consignées, et, dans le cas qui nous occupe, elles ne l'ont pas été; la Garde côtière, par l'entremise du capitaine Turnbull, les a consignées et l'avocat de la société fit de même, probablement plus tard.

Il semble qu'après que le "CAPE BEAVER" soit rentré au port le 31 juillet 1980, on n'ait aucunement tenté de faire vérifier les radars, malgré le fait qu'ils n'aient pas permis de détecter le "MARGARET JANE" avant l'abordage et qu'au retour vers Lunenburg, il ait été impossible de détecter un autre navire, le "REBA O", avant le contact visuel. Dans son témoignage, M. Gordon Baltzer déclare qu'on ne lui a pas demandé de vérifier les appareils radar après l'abordage. Il l'a cependant fait le matin suivant, avant que le "CAPE BEAVER" ne reprenne la mer pour d'autres essais. Aucune personne de la National Sea Products Limited ne le lui avait demandé; il a agi de sa propre initiative. Il a vérifié le fonctionnement de toutes les commandes; lorsqu'il est monté à bord du navire, les radars étaient en état de fonctionner. Il a vérifié toutes les commandes et s'est assuré que le réglage fonctionnait. Les échelles de distances étaient correctes et tout semblait normal.

Après l'abordage - l'Adams and Knickle Limited:

M. L. Graham Knickle est secrétaire-trésorier de la Mayo Fishing Company Limited, propriétaire du "MARGARET JANE" et également de l'Adams and Knickle Limited. La société Mayo est une filiale de l'Adams and Knickle Limited. Je dois préciser que le capitaine Mayo n'était actionnaire d'aucune de ces compagnies. M. Knickle s'occupait personnellement du "MARGARET JANE", à titre de gestionnaire. Le 31 juillet 1980, dans la matinée, il a appelé le navire en VHF sur le canal 6, et a parlé à l'officier Harold Romkey qui lui a appris que le navire rentrait au port, avec à son bord un blessé.

M. Knickle a été informé de l'abordage vers midi, midi moins cinq ou moins dix. On lui a demandé de venir à l'Eastern Electronics pour un message important et, de là, il a communiqué avec le "CAPE BEAVER". Lorsque les survivants de l'équipage du "MARGARET JANE" sont revenus au port à bord du "CAPE BEAVER", M. Knickle a consigné leurs déclarations et en a donné copies à la Gendarmerie royale de Lunenburg. Ces copies ont été fournies comme éléments de preuve, et constituent la pièce n° 56.

Je dois ajouter ici que M. Knickle a déclaré dans son témoignage que la compagnie ne possédait aucune règle de conduite sur la manoeuvre des navires en mer, aucune directive permanente sur la réduction de la vitesse ou sur la nécessité de poster des vigies par temps de brume.

Défauts ou prévarication:

La question primordiale qui découle de cette investigation formelle est de savoir s'il faut invoquer et mettre en application le pouvoir disciplinaire de la Cour en vertu de l'alinéa 558. (1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui prévoit ce qui suit:

> "558.(1) Le certificat d'un capitaine, d'un lieutenant ou d'un mécanicien, ou le brevet d'un pilote, peut être annulé ou suspendu
>
> (a) par une cour tenant une investigation formelle sur un sinistre maritime en vertu de la présente Partie, ou par une cour maritime constituée en vertu de la présente loi, si la cour constate que la perte ou l'abandon ou l'avarie d'un navire, ou la perte de vies, a pour cause la faute ou la prévarication dudit capitaine, lieutenant, mécanicien ou pilote; mais la cour ne doit annuler ou suspendre un certificat que si au moins un des assesseurs se rallie à sa conclusion;
>
> ..."

Dans la cause Belisle v. Minister of Transport, (1967), 2 Ex. C.R. 141, le juge Noël cite à la page 149 le paragraphe 558.(1) de la Loi, et ajoute ce qui suit:

"Under this provision, the Court cannot take disciplinary action against such an officer unless he has committed some 'wrongful act' or has been guilty of some 'default' and such wrongful act or default has 'caused' the 'loss or abandonment of, or serious damage to any ship or loss of life'.

"It is for the Court to determine whether the officer's conduct is sufficiently culpable to amount to a wrongful act or default which has 'caused' such a casualty either by such misconduct or such failure in prudence, care, or watchfulness in the ordinary requirements of seamanship in regard to human life or in regard to the protection of property as to warrant disciplinary action.

"The wrongful act or default so involved does not necessarily have to be of a criminal or quasi criminal nature. It has been said that it can be a breach of legal duty of any degree which causes or contributes to the casualty under investigation (cf. The Princess Victoria [(1953), 2 Ll. L.L.R. 619] at p. 627).

"An error of judgment in a moment of difficulty and danger, however, does not necessarily render an officer's certificate liable to be dealt with. There is no test that has been formulated that serves in all circumstances for determining when an act or omission is of a character that calls for the imposition of a disciplinary action. Possibly as useful a test as any is that the wrongful act must be the doing of something that 'plainly' he ought not to have done and the default must consist in omitting to do something which it was 'plainly' his duty to do. (cf. The Carlisle [(1905-1908), 10 Asp. M.L.C. 287] per Bargrave Dean J. at p. 293)."

"En vertu de ces dispositions, la cour ne peut prendre de mesures disciplinaires à l'égard d'un officier, à moins que celui-ci n'ait commis une 'faute' ou n'ait été reconnu coupable de 'prévarication' qui aurait 'causé' la perte ou l'abandon ou l'avarie grave d'un navire, ou la perte de vies.

"Il revient à la cour de décider si la conduite de l'officier est suffisamment grave pour être qualifiée de faute ou de prévarication qui aurait 'causé' un tel sinistre, soit à la suite d'une erreur de conduite, d'un manque de prudence, d'attention ou de vigilance par rapport aux exigences habituelles d'un marin concernant la vie humaine ou la protection des biens, justifiant l'application de mesures disciplinaires.

"Il n'est pas nécessaire que la faute ou la prévarication en cause soit de nature criminelle ou quasi criminelle. On a dit qu'il pouvait s'agir d'une violation des obligations juridiques de quelque nature qu'elles soient causant le sinistre ou contribuant au sinistre faisant l'objet de l'investigation (cf. The Princess Victoria [(1953), 2 Ll. L.L.R. 619] 637).

"Une erreur de jugement dans un moment de difficulté et de danger ne permet cependant pas de remettre en cause le certificat d'un officier. Il n'existe pas encore de test s'appliquant à toutes les circonstances et permettant de déterminer si une action ou une omission est de nature à exiger le recours à une mesure disciplinaire. Il se peut que le test le plus utile soit le fait qu'une faute doit être l'exécution d'une action qui 'manifestement' n'aurait pas dû être exécutée et qu'une prévarication consiste en une omission d'exécuter une action qui 'manifestement' aurait dû être exécutée dans le cadre de ses fonctions". (cf. The Carlisle [1905-1908), 10 Asp. M.L.C. 287], per Bargrave Dean J., p. 293)." (traduction libre)

J'adopte très respectueusement l'interprétation du juge Noël du paragraphe 558(1), à l'instar du juge Chevalier, dans son rapport d'investigation formelle (n° 104) signé le 2 novembre 1979, concernant les circonstances entourant l'abordage des navires "CIELO BIANCO", "ALGOBAY" et "POINTE MARGUERITE".

L'avocat de la Commission nous a fait savoir qu'il ne cherchait pas à annuler les brevets du capitaine Nowe et du capitaine Mayo; la Cour n'a d'ailleurs aucunement l'intention d'imposer une telle sanction. Par conséquent, il s'agit de déterminer si, en vertu des dispositions du paragraphe 558(1) de la Loi, on doit suspendre ou non les brevets des deux capitaines et, le cas échéant, pendant combien de temps. Je traiterai d'abord du cas du capitaine Nowe, et ensuite de celui du capitaine Mayo.

L'avocat du capitaine Nowe a déclaré qu'il n'y avait que trois éléments qui pouvaient permettre de conclure que le capitaine Nowe a commis une faute ou une prévarication: la vitesse, la veille et le radar. Il s'agit de toute évidence de ce qu'on pourrait appeler des facteurs principaux; il peut en exister d'autres, d'importance secondaire; j'aborderai cette question plus loin.

Vitesse:

Voici ce que prévoit la règle 6 du Règlement sur les abordages:

"Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes."

La règle établit ensuite un certain nombre de facteurs "parmi ceux dont il faut tenir compte". Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les énumérer tous, mais ils comprennent entre autres les conditions de visibilité et également, pour les navires dotés d'un radar en état de fonctionner, le risque que les petits bâtiments ne puissent être détectés par radar à une distance raisonnable.

Le 31 juillet 1980, à l'extérieur du port de Lunenburg, il y avait une brume épaisse et la visibilité était considérablement réduite (deux ou trois cents pieds). Dans ces conditions, le "CAPE BEAVER" n'aurait pas dû naviguer en avant toute, même s'il est coutumier pour les navires de pêche,

comme l'a fait valoir l'avocat du capitaine Nowe, de naviguer à la vitesse maximale dans la brume. La Cour ne se prononce pas sur la possibilité qu'un bateau de pêche puisse faire route à vitesse maximale dans la brume, une fois qu'il est rendu en pleine mer, mais, compte tenu des conditions qui prévalaient le jour de l'abordage aux abords du port de Lunenburg, dans un secteur qui risquait d'être fréquenté par d'autres navires comme c'était effectivement le cas, le capitaine Nowe contrevenait clairement à la règle 6 du Règlement sur les abordages. Nous comprenons bien que la vitesse peut être synonyme de profit dans l'industrie de la pêche, mais il faut toujours accorder la priorité à la sécurité. L'utilisation d'un radar n'excusait ni ne justifiait, dans les circonstances, de faire route à la vitesse maximale. Voici de quelle façon cette question est exposée dans "A Guide to the Collision Avoidance Rules" de A.N. Cockcroft et J.N.F. Lameijer, 2e publication, page 46:

> "Lorsque la visibilité est réduite, un navire qui utilise son radar de façon judicieuse peut habituellement se permettre de naviguer à une vitesse plus élevée qu'un navire qui ne possède pas cet équipement, mais certainement pas à la vitesse jugée sûre par temps où la visibilité est bonne." (traduction libre)

Veille:

La règle 5 du Règlement sur les abordages, qui s'applique aux termes de la règle 4, dans n'importe quelle condition de visibilité, prévoit ce qui suit:

> "Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage".

Aucun membre d'équipage du "CAPE BEAVER" n'était posté sur l'avant du navire comme vigie. On se fiait entièrement au radar et à certaines observations visuelles et auditives qui pouvaient être faites ou entendues du pont.

Au cours du contre-interrogatoire, on a demandé au capitaine Nowe s'il valait la peine de poster des vigies à l'avant du navire, alors qu'il naviguait à sa vitesse maximale; il a répondu qu'il était à son avis inutile de poster un homme sur l'avant du navire "filant à douze milles (noeuds) en mer, et de le placer si près de l'eau", en raison du bruit de l'eau qui frappe l'étrave. Il estime qu'un homme pouvait entendre mieux s'il était posté sur un des ailerons de la passerelle. De toute façon, pour assurer une bonne vigie dans le cas du 31 juillet 1980 où la visibilité était considérablement réduite, il aurait fallu, suivant la règle 5 sur les abordages, poster un homme de vigie, chargé uniquement de cette tâche, à un endroit où il aurait la meilleure perspective.

Radar:

Le radar, son utilisation et son fonctionnement sur le "CAPE BEAVER" et le "MARGARET JANE" constituent le noeud de toute cette investigation formelle. Selon le témoignage du capitaine Nowe et des autres personnes auxquelles il avait demandé de faire une veille radar sur celui de tribord, comme je l'ai déjà dit, ni l'un ni l'autre des deux appareils radar du "CAPE BEAVER" n'a à aucun moment détecté le "MARGARET JANE". Pourquoi aucun des appareils radar du "CAPE BEAVER" n'a-t-il détecté le "MARGARET JANE"?

Tout d'abord, je suis convaincu que les appareils radar du "CAPE BEAVER" n'étaient pas défectueux. Le témoignage de M. Baltzer me l'a confirmé sans aucun doute possible. Il faut donc en imputer la faute à ceux qui faisaient la veille sur les deux appareils. Permettez-moi de mentionner encore une fois que ces appareils Krupp-Atlas étaient nouveaux pour le capitaine Nowe, qu'il ne s'en était jamais servi auparavant, et qu'il n'avait pas lu le manuel d'instruction de ces radars. Malgré leur ressemblance générale avec les appareils Sperry que connaissait le capitaine Nowe, il aurait dû quand même étudier attentivement le manuel des appareils Krupp-Atlas et disposer d'une période d'instruction sur le fonctionnement de ces appareils afin de se familiariser avec eux plus longtemps que la courte période qu'il leur avait consacrée lorsqu'il était à quai.

On ne saura vraisemblablement jamais précisément ce qui s'est passé quant à l'observation du radar sur le "CAPE BEAVER", lorsque le "MARGARET JANE" approchait. Le témoignage du capitaine Earl Hooper du "COMMODORE IV" jette toutefois un peu de lumière sur la situation générale. Il a observé trois cibles sur son radar: l'une, reconnue maintenant clairement comme étant le "MARGARET JANE", faisant route vers le port, un autre navire, à l'arrière du "COMMODORE IV" qui était, à la lumière des témoignages, le "CAPE BEAVER", et une troisième cible, une bouée, appelée "bouée de pêche", qui ne nous intéresse pas.

En sortant de Lunenburg, le capitaine Hooper a laissé la bouée de Long Shoal et la bouée de Sculpin Rock à bâbord. La bouée suivante, quatre milles plus loin, était celle de Cross Island. A la hauteur de la bouée de Sculpin Rock, le capitaine a observé sur son radar un navire qui était à environ un mille sur l'arrière et qui se dirigeait dans la même direction générale que lui, soit approximativement le sud-est. A un mille de la bouée de Cross Island, le capitaine Hooper a changé de cap pour venir au sud-ouest. Le navire à l'arrière se trouvait à ce moment à environ un mille et demi.

Peu de temps après avoir changé de cap, le capitaine Hooper a entendu une conversation radiophonique entre le "MARGARET JANE" et M. Graham Knickle de Lunenburg, au cours de laquelle le "MARGARET JANE" l'informait qu'il faisait route en direction du port avec à son bord un blessé. Il a également observé le "MARGARET JANE" sur son radar, même si le capitaine Hooper ne peut pas dire précisément à quel moment il a repéré pour la première fois cette cible par rapport à son changement de cap. La distance minimale d'approche, lorsque le "COMMODORE IV" et le "MARGARET JANE" se sont croisés, était d'un demi-mille.

Ensuite, le "MARGARET JANE" était à environ trois milles du "COMMODORE IV" et "l'autre cible", qui était le "CAPE BEAVER", j'en suis

persuadé, était "à une distance de trois à quatre milles". Lorsque le capitaine Hooper a observé les deux navires, ils étaient à environ un mille l'un de l'autre et, plus tard, il n'a aperçu qu'une seule cible. Il ne s'est pas inquiété lorsqu'il a constaté que sur son radar les deux cibles n'en donnaient plus qu'une seule; il a supposé qu'elles se croisaient; lorsque deux cibles se croisent de près, elles peuvent n'en former qu'une seule sur un écran radar.

On a prétendu par la suite que le navire qui se trouvait sur l'arrière du "COMMODORE IV" ne pouvait être le "CAPE BEAVER" qui faisait route à douze noeuds, soit deux fois la vitesse du "COMMODORE IV". Comment alors le "CAPE BEAVER" a-t-il pu s'éloigner encore plus loin sur l'arrière du "COMMODORE IV"? La réponse est que les deux navires ne faisaient pas route en ligne droite. Le "COMMODORE IV" a modifié sa route et cette modification aurait augmenté la distance séparant les deux navires.

Je me reporte maintenant au témoignage de M. Dennis Williams. Il a déclaré avoir repéré une cible à quatre ou quatre milles et demi sur son avant et l'avoir observée pendant "une quinzaine de minutes peut-être". Elle n'était pas toujours à la même distance sur l'avant et, à la fin, lorsqu'il a cessé d'observer le radar, elle s'était rapprochée d'environ un mille. Il ajoute qu'il en a fait part au capitaine Nowe, qui a dit l'avoir remarquée. Ce témoignage semble contredire celui du capitaine Hooper, en supposant que le navire aperçu par M. Williams ait été le "COMMODORE IV". Mais cette hypothèse est-elle valable? Le navire observé par M. Williams n'était-il pas plutôt le "MARGARET JANE", qui n'a pas été identifié comme tel? On ne peut rejeter cette possibilité et, si c'est effectivement le cas, le "CAPE BEAVER" a détecté sur son radar le "MARGARET JANE" entre dix et trois minutes avant l'abordage, selon l'évaluation du temps de M. Williams, à partir du moment où il a quitté le radar de tribord.

Autres règles - le "CAPE BEAVER":

En plus d'avoir contrevenu au Règlement sur les abordages en ce qui a trait à la veille et au maintien d'une vitesse sûre, le capitaine Nowe, selon l'avocat de la Commission, aurait violé certaines autres règles. Ces dernières ont sans doute leur importance, bien qu'on puisse les considérer comme secondaires à l'examen des causes d'abordage, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en parler de façon détaillée. Certaines sont mentionnées dans la réponse à la question 17a dans le document Questions et réponses soumis à la Cour et annexé au présent rapport.

L'avocat de la Commission a également soutenu que le capitaine Nowe avait violé un certain nombre de règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans plusieurs cas, ces infractions n'ont pas eu de rôle à jouer dans l'abordage et j'estime donc qu'elles ne sont pas directement pertinentes. En fait, même si l'avocat de la Commission a allégué que le capitaine Nowe avait violé l'alinéa 3(1)(a) du Règlement sur les rapports de sinistres maritimes, le paragraphe 30(3) du Règlement sur l'inspection des grands navires de pêche et les articles 68 et 70 du Règlement technique pour les stations de navires, il a ajouté que ces fautes n'ont pas en fait causé l'abordage et n'y ont pas contribué. J'estime également que, dans ces circonstances, la non-observation des autres règlements mentionnés

par l'avocat de la Commission ne pourrait constituer un motif valable de suspension du certificat en vertu du paragraphe 558.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, et je ne considère pas les infractions à ces règlements comme suffisamment graves pour avoir été une cause contributive de l'abordage et des pertes de vies conséquentes. Les autres règlements mentionnés sont les articles, paragraphes ou alinéas 4, 62(1), 62(2) et 63 du Règlement technique pour les stations de navires, 7(4), 7(5), 8(1)(b) et 12 du Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, et 5(1) et 8 du Règlement sur l'armement en hommes en vue de la sécurité.

L'avocat de la Commission a également porté le Code des pratiques et méthodes de navigation (2e édition, janvier 1978) à l'attention de la Cour. Il ne s'agit que d'un code recommandé, qui n'a donc pas force de loi, mais l'avocat a fait valoir que certains articles de ce code s'appliquaient au cas du capitaine Nowe et avaient été violés. Ces articles sont énumérés à l'annexe A sur les principes fondamentaux qu'il faut observer pour faire le quart de navigation à la passerelle des navires, et à l'annexe B qui contient un guide opérationnel à l'intention des officiers de navigation de quart à la passerelle. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de citer chacun des articles mentionnés par l'avocat de la Commission. Il importe toutefois, pour l'avenir, de prendre les mesures nécessaires afin de s'assurer que capitaines et officiers de bateaux de pêches connaissent toutes les dispositions du code, contrairement au capitaine Nowe qui, de toute évidence, ne les connaissait pas.

Les règlements - le "MARGARET JANE":

J'ai déjà étudié les éléments de preuve fournis par le capitaine Mayo concernant ses observations sur le radar, ainsi que son témoignage et celui des autres membres d'équipage du "MARGARET JANE" au sujet de la vitesse du navire, de la veille et d'autres questions, et je n'ai rien à ajouter pour le moment. Mes observations précédentes concernant le capitaine Nowe et le Code des pratiques et méthodes de navigation visent également le capitaine Mayo.

Brevets des capitaines des deux navires:

Je me pencherai maintenant plus précisément sur la suspension éventuelle des brevets du capitaine Nowe et du capitaine Mayo et sur les motifs qui pourraient être allégués et la durée qui pourrait être décidée dans chacun des cas. L'avocat de la Commission a soutenu, après l'audition des témoins, que les causes ou les facteurs contributifs de l'abordage étaient aux fautes ou la prévarication des capitaines des deux navires, ainsi qu'à celles des armateurs et des exploitants des navires. Il a fait valoir que le certificat de service du capitaine Nowe devrait être suspendu pour douze mois et celui du capitaine Mayo pour six mois.

Considérant ce plaidoyer, il convient, je crois, d'examiner brièvement, plus en détail que je ne l'ai fait jusqu'ici, l'expérience et les antécédents de travail à la pêche du capitaine Nowe et du capitaine Mayo.

Le capitaine Nowe est âgé de 52 ans. Il navigue depuis l'âge de 16 ans et est capitaine depuis 1955. Avant de prendre le commandement du "CAPE BEAVER", il était capitaine du "CAPE LaHAVE", un chalutier à rampe arrière comparable au "CAPE BEAVER", mais un peu plus petit. Son expérience en qualité de capitaine comprend seize années au service de la National Sea Products Limited, avec Lunenburg comme port d'attache. Il a reçu sept fois en huit ans la mention "high liner" décernée chaque année au capitaine de Nouvelle-Ecosse qui a rapporté les prises les plus importantes, et qui se concrétise par la remise d'un trophée.

Le capitaine Mayo est âgé de 40 ans. Il a commencé à aller en mer pendant ses vacances scolaires estivales. Peu de temps après la fin de ses études secondaires, il a embarqué sur divers types de navires en Colombie-Britannique, y compris sur des chalutiers. Il est retourné en Nouvelle-Ecosse en 1964 et a été engagé par l'Adams and Knickle Limited. Il est capitaine depuis janvier 1965. Comme le capitaine Nowe, il détient un certificat de service qu'il a obtenu sans examen d'aucune sorte et ne possède pas non plus de qualification officielle pour l'utilisation d'un radar.

Même si le capitaine Nowe et le capitaine Mayo possèdent tous les deux d'excellents états de service, je suis malheureusement forcé de conclure qu'ils sont tous les deux coupables de fautes ou de prévarication assez graves pour justifier la suspension de leur certificat en vertu du paragraphe 558(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je traiterai de chacun des deux cas à tour de rôle.

Tout d'abord, facteur d'importance primordiale, le capitaine Nowe a commis une faute en ne détectant pas sur son radar le "MARGARET JANE" qui y était pourtant visible et qui a effectivement été repéré par le "COMMODORE IV". J'ai déjà rejeté toute affirmation voulant que les appareils radar du "CAPE BEAVER" étaient défectueux. Que le capitaine Nowe n'ait pas observé le "MARGARET JANE" est dû au fait qu'il ne connaissait pas suffisamment les particularités du fonctionnement des appareils Krupp-Atlas installés à bord du "CAPE BEAVER" et ne savait comment les utiliser. Il n'avait reçu aucune formation digne de ce nom concernant le fonctionnement général du radar; lorsque le "CAPE BEAVER" a été doté d'appareils radar qu'il n'avait jamais vus sur les navires qu'il avait commandés auparavant, le temps qu'il a passé à se familiariser avec leur fonctionnement était si court et si superficiel qu'il faut en conclure qu'il était gravement inadéquat.

De plus, les dispositions qu'il a prises pour faire établir une veille sur le deuxième radar, celui de tribord, étaient également gravement inadéquates. Comme je l'ai déjà dit, il a demandé à M. Dennis Williams, ainsi qu'au capitaine Demone, de le surveiller. M. Williams ne possédait aucune expérience sur la veille radar d'un navire, et je crois pouvoir affirmer sans me tromper qu'il n'a pas pris très au sérieux sa veille au radar de tribord; il a laissé l'écran sans surveillance pendant un certain temps avant l'abordage (temps qu'il évalue entre trois et dix minutes). Le capitaine Demone possède 20 ans d'expérience comme capitaine de chalutier, mais, selon son témoignage, il n'a observé le radar de tribord "qu'occasionnellement, par distraction."

De plus, même s'il régnait une atmosphère de travail dans la timonerie, la simple présence de huit ou neuf personnes peut très bien semer

la confusion ou tout au moins réduire la concentration. Il n'aurait jamais dû y avoir autant de personnes.

J'ai déjà fait allusion, dans le présent rapport, au fait qu'après l'abordage, le "CAPE BEAVER" se soit dégagé du "MARGARET JANE" en faisant marche arrière et à la raison donnée par le capitaine Nowe pour expliquer cette décision. Il a dit avoir constaté que le "MARGARET JANE" allait couler rapidement et voulait permettre à l'équipage qui se trouvait à bord de quitter le navire. Dans son plaidoyer, l'avocat du "MARGARET JANE" s'est reporté à certaines photographies et à la bande magnétoscopique pour montrer que le "CAPE BEAVER" a effectivement fait marche arrière avec promptitude et que les deux navires n'ont été pris l'un dans l'autre que le temps de permettre au "CAPE BEAVER" de battre en arrière. Le capitaine Nowe savait que le "MARGARET JANE" avait une voie d'eau dans la salle des machines et qu'il était en train de couler. L'avocat a également mentionné le fait qu'Allen Brown, matelot du "CAPE BEAVER", se proposait d'installer une échelle sur l'avant du navire et qu'il en a été empêché lorsque le navire a battu en arrière. Il a fourni des extraits du livre intitulé "The Master and his Ship", du capitaine Charles H. Cotter, dans lequel l'auteur dit, entre autres, aux pages 189 et 190, que "dans les cas d'abordage grave, par beau temps, lorsque la mer est calme, le capitaine du navire abordeur dont l'étrave peut être fermement engagée dans le flanc de l'autre navire devrait laisser ses machines en avant lente, si elles sont encore en état de fonctionner après l'abordage, afin d'empêcher que le navire abordé ne coule trop rapidement." Il ajoute que

> "dans tous les cas, lorsqu'il n'existe plus aucun risque de causer d'autres avaries, le navire abordeur devrait laisser ses machines en avant lente de façon à obturer en quelque sorte la brèche qu'il vient de pratiquer dans le flanc de l'autre navire et pour donner par le fait même toutes les chances à l'équipage d'être sauvé..."

> "In all cases where there is no risk of further damage being done, the striking vessel should keep her engines working ahead at reduced speed, so that she effectively plugs up the gash in the side of the other vessel, and by so doing gives every possible chance of rescue of her crew..."

Il s'agit donc de déterminer si le capitaine Nowe a commis une faute" en dégageant le "CAPE BEAVER" du "MARGARET JANE", ou s'il s'est agi simplement d'une erreur de jugement de sa part. Compte tenu de toutes ces circonstances, j'en viens à la conclusion que le capitaine Nowe n'aurait pas dû faire ce qu'il a fait. J'ai cependant conclu, non sans un certain doute, que cette décision était le fruit d'une erreur de jugement et pas vraiment d'une "faute", au sens où l'entend le paragraphe 558.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada concernant l'annulation ou la suspension d'un certificat.

La conclusion suivante est, à mon avis, inévitable: le capitaine Nowe est coupable de fautes ou de prévarication au sens du paragraphe 558.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, pour (1) avoir navigué à une vitesse jugée dangereuse par brume épaisse, (2) n'avoir pas repéré le "MARGARET JANE" sur son radar, et par conséquent, ne pas avoir utilisé

adéquatement cette importante aide à la navigation, et (3) avoir négligé de poster un homme de vigie. Ces défauts ou cette prévarication ont causé la perte du "MARGARET JANE" et celle de vies humaines ou y ont contribué. Il a également commis d'autres infractions au Règlement sur les abordages dont il est fait mention à la réponse à la question 17a et j'éviterai donc de les répéter. Bien qu'elles soient importantes, j'estime que ces infractions ne sont pas suffisantes en tant que telles pour justifier l'imposition de mesures disciplinaires. En conséquence, la Cour a toutefois décidé de suspendre le certificat du capitaine Nowe pour six mois.

Le capitaine Mayo est également, à mon avis, coupable de fautes ou de prévarication au sens du paragraphe 558.(1) de la Loi. Il faisait route à vitesse maximale, dans des conditions de visibilité réduite. Lorsqu'il a repéré le "CAPE BEAVER" sur son radar, il a mal apprécié sa route à cause de ses connaissances insuffisantes du pointage radar et en conséquence a pris une mauvaise décision concernant la vitesse et la route de son propre navire. De plus, il n'a pas tenté de communiquer par radio avec le "CAPE BEAVER". Comme le capitaine du "CAPE BEAVER", le capitaine Mayo a également violé le Règlement sur les abordages, comme il est mentionné à la réponse à la question 17b. La principale faute ou prévarication du capitaine Mayo qui justifie l'imposition de sanctions disciplinaires en vertu du paragraphe 558.(1) de la Loi est de ne pas avoir utilisé de façon appropriée les données fournies par le radar et de les avoir mal interprétées, parce qu'il était dépourvu de formation sur les possibilités et le fonctionnement du radar. La Cour a donc décidé de suspendre le certificat du capitaine Mayo pour trois mois.

Les propriétaires:

Je traiterai maintenant du cas des propriétaires des deux navires, en me reportant au paragraphe 560.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada qui donne à la Cour le pouvoir de rendre une ordonnance qu'elle juge convenable au sujet des coûts de l'investigation. Les propriétaires devraient-ils faire l'objet d'une ordonnance de paiement des frais?

J'aborderai ce sujet en faisant certaines observations générales inspirées de la preuve recueillie au cours de l'investigation. Il semble que les propriétaires du "CAPE BEAVER" et du "MARGARET JANE" n'aient jamais veillé à ce que les officiers et les membres d'équipage des deux navires reçoivent des cours sur l'utilisation et le fonctionnement des aides électroniques à la navigation installées à bord des navires. Au temps des voiliers, l'expérience était encore une bonne école, mais cette époque est depuis longtemps révolue. Il ne suffit plus maintenant de simplement mettre à bord des copies des lois, des règlements et des manuels, etc., sans prendre de mesures pour s'assurer que les officiers chargés d'effectuer une navigation convenable et de la sécurité des navires les ont lus et compris. Si l'on a fait en sorte que la formation sur l'utilisation des aides techniques à la navigation soit constamment dépassée par la mise au point de nouveaux appareils, on contribue donc à créer une situation à laquelle il faut remédier de toute urgence.

De fait, l'avocat du propriétaire du "CAPE BEAVER" a fait allusion, au cours de son plaidoyer, au fait que cette audience nous a ouvert les yeux sur ce problème. Les dirigeants de la National Sea Products Limited se rendent maintenant compte de la différence qui existe entre les certificats de service et les certificats de compétence; ils ont donc décidé que les

certificats de service "ne seraient plus valables dorénavant". L'avocat a ajouté que la compagnie avait l'intention de perfectionner les marins qui ne possédaient pas de certificat de compétence et de faire en sorte qu'il soit intéressant financièrement pour eux de suivre les cours appropriés. Je suis vivement favorable, comme les assesseurs, à l'entrée en vigueur le plus tôt possible de cette nouvelle politique et à l'adoption d'une politique semblable par les propriétaires du "MARGARET JANE".

Je me dois cependant d'examiner les événements tels qu'ils se sont déroulés le 31 juillet 1980. J'estime que la National Sea Products Limited, propriétaire du "CAPE BEAVER", était en faute à plusieurs égards, ce qui a contribué à l'abordage. Le plus important est le fait que la compagnie n'a jamais poussé ou encouragé les officiers de ses navires à entreprendre et à suivre jusqu'au bout les cours qui leur étaient offerts pour améliorer leurs compétences de navigateurs et surtout pour apprendre à se servir d'un radar. De plus, le propriétaire est responsable dans une certaine mesure de la présence d'un si grand nombre de personnes sur la passerelle le 31 juillet 1980, contribuant à y créer une situation dangereuse. Il ne semble pas non plus que le propriétaire ait tenté, ou si peu, de s'assurer que les capitaines de ses navires aient lu et compris des documents aussi importants que la Loi sur la marine marchande du Canada, le Règlement sur les abordages, le Règlement technique sur les stations de navires, le Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, etc. On pourrait plaindre les officiers de navires d'être tenus de se familiariser avec la multitude de documents que publie le ministère des Transports, mais un propriétaire peut et doit aider dans ce domaine ses capitaines et officiers de navires en leur fournissant des documents et des directives explicatives, des solutions et d'autres moyens, afin qu'ils se familiarisent avec tous les documents en vigueur et se tiennent au courant. Il ne suffit pas simplement d'"entasser" dans un navire tous les documents législatifs pertinents sans vérifier périodiquement s'ils sont lus et compris.

Presque tous mes commentaires concernant le propriétaire du "CAPE BEAVER" visent également le propriétaire du "MARGARET JANE" qui, du moins selon la preuve présentée, n'a pas véritablement assumé ses responsabilités concernant son navire, mais qui a laissé le contrôle et la totalité des décisions touchant son exploitation entre les mains du capitaine Mayo. Le propriétaire ne semblait s'être intéressé qu'aux bénéfices que rapportait le navire. Comme dans le cas du "CAPE BEAVER", le propriétaire du "MARGARET JANE" était précisément en faute pour ne pas avoir poussé ou encouragé les capitaines et officiers de ses pêcheurs de pétoncles à suivre des cours de perfectionnement en navigation et, surtout, en utilisation du radar.

La Cour estime que dans toutes les circonstances décrites dans le présent rapport, elle devra rendre à chacun des propriétaires une ordonnance de payer les frais de la présente investigation, conformément au paragraphe 560.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada. En conséquence, la Cour somme la National Sea Products Limited de payer un montant de 15 000$ relativement auxdits frais, et la Mayo Fishing Company Limited 7 500$.

QUESTIONS ET REPONSES:

Voici les réponses aux questions posées afin que la Cour se forme une opinion:

Question n° 1

a. Au moment de l'abordage entre le "CAPE BEAVER" et le "MARGARET JANE", qui était propriétaire du "CAPE BEAVER" et qui l'exploitait?

b. Au moment de l'abordage entre le "CAPE BEAVER" et le "MARGARET JANE", qui était propriétaire du "MARGARET JANE" et qui l'exploitait?

Réponse:

a. La National Sea Products Limited était propriétaire du "CAPE BEAVER" et l'exploitait.

b. La Mayo Fishing Company Limited, filiale possédée en propriété exclusive par la société Adams and Knickle Limited, était propriétaire du "MARGARET JANE" et la société Adams and Knickle Limited en assurait l'exploitation.

Question n° 2

a. Où le "CAPE BEAVER" a-t-il été construit, quand et par qui?

b. Où le "MARGARET JANE" a-t-il été construit, quand et par qui?

Réponse:

a. Le "CAPE BEAVER" a été construit à Muroran au Japon, en 1980, par la Narasaki Ship Building Co. Ltd.

b. Le "MARGARET JANE" a été construit à Dayspring dans le comté de Lunenburg en Nouvelle-Ecosse en 1965, par la Snyder's Shipyard Ltd.

Question n° 3

a. De quelles aides à la navigation le "CAPE BEAVER" était-il doté? Etaient-elles adéquates et en bon état de fonctionnement avant l'abordage?

b. De quelles aides à la navigation le "MARGARET JANE" était-il doté? Etaient-elles adéquates et en bon état de fonctionnement avant l'abordage?

Réponse:

a. Le "CAPE BEAVER" était doté des aides à la navigation suivantes:

Un compas gyroscopique
Deux radars
Un Loran A
Un navigateur Decca
Deux appareils radios à bande latérale unique
Un système de pilotage automatique
Deux écho-sondeurs
Un Loran C
Un appareil radio VHF

Elles étaient adéquates et en bon état de fonctionnement avant l'abordage.

b. Le "MARGARET JANE" était doté des aides à la navigation suivantes:

Un compas magnétique
Deux radars
Deux Loran A
Un navigateur Decca
Un appareil radio à bande latérale unique
Un système de pilotage automatique
Deux écho-sondeurs
Un Loran C
Deux appareils radio VHF

Elles étaient adéquates et en bon état de fonctionnemen avant l'abordage.

Question n° 4

a. De quel équipement de sauvetage le "CAPE BEAVER" était-il pourvu? Cet équipement était-il adéquat et conforme aux règlements pertinents?

b. De quel équipement de sauvetage le "MARGARET JANE" était-il pourvu? Cet équipement était-il adéquat et conforme aux règlements pertinents?

Réponse:

a. Le "CAPE BEAVER" avait à son bord l'équipement de sauvetage suivant:

un canot de sauvetage pouvant recevoir huit personnes;
deux radeaux de sauvetage pneumatiques pouvant recevoir quarante personnes;
quatre bouées de sauvetage;
dix-huit gilets de sauvetage.

Le 31 juillet 1980, on a ajouté à bord du navire des gilets de sauvetage pour les passagers supplémentaires. Cet équipement de sauvetage était adéquat et conforme aux règlements pertinents.

b. Le "MARGARET JANE" avait à son bord l'équipement de sauvetage suivant:

quatre doris pouvant recevoir vingt-quatre personnes;
un radeau de sauvetage pneumatique pouvant recevoir quinze personnes;
deux bouées de sauvetage;
dix-huit gilets de sauvetage.

Cet équipement de sauvetage était adéquat et conforme aux règlements pertinents.

Question n° 5

a. De quels appareils radio le "CAPE BEAVER" était-il muni, quelles étaient les fréquences disponibles et quels canaux étaient utilisés le jour de l'abordage?

b. De quels appareils radio le "MARGARET JANE" était-il muni, quelles étaient les fréquences disponibles et quels canaux étaient utilisés le jour de l'abordage?

Réponse:

a. Les radiotéléphones installés à bord du "CAPE BEAVER" consistaient en un appareil radio AM pouvant recevoir et émettre sur les fréquences suivantes:

2118	2142	2182	2206	2815	2003
2134	2237	2638	2738	4081,6	4084,7
4100,2	4115,7				

ainsi qu'en un appareil VHF couvrant les canaux suivants:

6	8	9	10 à 14 inclusivement
16	22A	24	26
27	68	85	88

C'est le canal 10 sur VHF qui était utilisé le jour de l'abordage, et une des deux radios AM à bande latérale unique était sur la fréquence 4888,5 et l'autre était (peut-être) sur la fréquence 2182.

b. Les radiotéléphones installés à bord du "MARGARET JANE" consistaient en une radio AM pouvant recevoir et émettre des messages sur les fréquences suivantes (en kHz):

2118	2142	2166	2182	2206	2815
4110,8	4123,6	4133,2	2003	2134	2237
2638	2738				

ainsi qu'en deux appareils radio VHF, dont l'un possédait 78 canaux; le jour de l'abordage, l'appareil radio VHF était utilisé sur le canal 6.

Question n° 6

A-t-on utilisé adéquatement et dans toute leur capacité

a. les aides à la navigation,

b. l'équipement de sauvetage, et

c. les radiotéléphones à bord du:

i) "CAPE BEAVER"
ii) "MARGARET JANE"?

Réponse:

a. Les aides à la navigation à bord du "CAPE BEAVER" n'ont pas été utilisées de façon adéquate et à pleine capacité: le capitaine ne connaissait pas les conséquences de la mise en activité du dispositif d'élimination des échos de mer (ITP) et du réglage, au même moment, de la commande de gain.

Le "MARGARET JANE" n'a pas utilisé à pleine capacité le curseur radar ou le repère/mobile de distance, et n'a pas fait de pointage radar de la cible qui s'approchait rapidement.

b. L'équipement de sauvetage à bord du "CAPE BEAVER" n'a pas été utilisé de façon adéquate et à pleine capacité: les membres de l'équipage n'avaient fait aucun exercice d'abandon; ils ont donc perdu beaucoup de temps à essayer de mettre le canot de sauvetage à l'eau, et à chercher le commutateur situé dans le roufle afin de disposer du courant nécessaire pour faire fonctionner le système de mise à l'eau.

Ils ont également perdu beaucoup de temps à essayer de trouver le nable, lorsque le canot a été mis à la mer.

Compte tenu du peu de temps dont il disposait, l'équipage du "MARGARET JANE" a utilisé adéquatement et à pleine capacité l'équipement de sauvetage dont il disposait.

c. L'équipement radio à bord du "CAPE BEAVER" n'a pas été utilisé adéquatement et à pleine capacité parce qu'il n'assurait pas la veille sur le canal 16 VHF.

L'équipement radio du "MARGARET JANE" n'a pas été utilisé à pleine capacité et adéquatement étant donné qu'il n'assurait pas la veille sur l'une ou l'autre des deux fréquences dont il disposait et qu'exigeaient les règlements, c'est-à-dire le canal 16 VHF et le canal 2182 MF. De plus, le "MARGARET JANE" n'a pas tenté de communiquer par radio avec la cible radar qui approchait.

Question n° 7

a. Quelles étaient les conditions atmosphériques ainsi que l'état du vent, de la mer et la visibilité au moment de l'abordage?

b. Au moment de l'abordage, quel était l'état de la marée et la direction du courant de marée?

Réponse:

a. Au moment de l'abordage, il y avait une brume épaisse, le vent soufflait du sud-ouest à une vitesse de cinq à dix noeuds, la mer était peu agitée, la houle, de sud-ouest, était faible, et la visibilité était d'environ deux à trois cents pieds.

b. La marée était haute et le courant de marée était minime, sinon inexistant.

Question n° 8

L'un ou l'autre des deux navires a-t-il émis ou entendu des signaux sonores immédiatement avant l'abordage et, le cas échéant, de quel type de signaux s'agissait-il, qui les a émis et étaient-ils conformes aux règlements pertinents?

Réponse:

Les deux navires ont émis des signaux sonores immédiatement avant l'abordage. Le "CAPE BEAVER" a fait fonctionner sa corne de brume pendant cinq secondes, chaque minute. Celle du "MARGARET JANE" était actionnée manuellement par le capitaine à intervalle de deux minutes et il a augmenté la fréquence à mesure que les deux navires se rapprochaient. Ces signaux étaient conformes aux règlements pertinents concernant deux navires qui n'étaient pas en vue l'un de l'autre. Chaque corne de brume a été entendue par l'autre navire.

Lorsque deux navires sortant de la brume sont en vue l'un de l'autre, d'autres règles s'appliquent. Elles prévoient que les navires qui sont rapprochés et qui font des manoeuvres afin d'éviter de s'aborder traduisent chacune de ces manoeuvres par des signaux sonores appropriés. Aucun des deux navires n'a émis de tels signaux et ils ont donc enfreint les règlements pertinents.

Question n° 9

a. Combien de personnes étaient à bord du "CAPE BEAVER", qui était sur la passerelle au moment de l'abordage, qui assurait la conduite du navire et avait-on posté un homme de vigie?

b. Combien de personnes étaient à bord du "MARGARET JANE", qui était sur la passerelle au moment de l'abordage, qui assurait la conduite du navire et avait-on posté un homme de vigie?

Réponse:

a. Trente-huit personnes étaient à bord du "CAPE BEAVER" dont quatorze se trouvaient sur la passerelle au moment de l'abordage. Le capitaine Morris Nowe assurait la conduite du navire. Aucun homme de vigie n'avait été posté.

b. Dix-huit personnes étaient à bord du "MARGARET JANE" dont trois sur la passerelle au moment de l'abordage: le capitaine Robert Mayo, le second, Harold Romkey et un marin, le regretté Leonard Snook. Le capitaine Mayo assurait la conduite du navire et un homme de veille avait été posté.

Question n° 10

a. Le "CAPE BEAVER" et

b. Le "MARGARET JANE"

étaient-ils munis des certificats appropriés selon le genre de voyages effectués et, si non, pourquoi?

Réponse:

a Le "CAPE BEAVER" était muni des certificats appropriés selon le genre de voyages effectués, mais

i) il ne possédait aucune licence de station radio valide au 31 juillet 1980 ni, par conséquent, de certificat d'inspection radio. Une demande avait été présentée le 28 mai 1980 afin d'obtenir cette licence, mais elle ne lui a été délivrée que le 19 septembre 1980 en raison de retards administratifs de la part des autorités; et

ii) il ne possédait pas ce jour-là de certificat temporaire de sécurité requis lorsqu'il y a à bord du navire d'autres personnes que les membres d'équipage. Aucune demande de certificat n'avait été faite.

b. Le "MARGARET JANE" possédait les certificats appropriés selon le genre de voyages effectués, à l'exception du certificat restreint de radiotéléphoniste que ni le capitaine Mayo, ni le second Harold Romkey, c'est-à-dire les personnes faisant fonctionner les installations radio ne possédaient. Aucune demande de certificat n'avait été faite.

Question n° 11

a. Où et à quel moment le "CAPE BEAVER" a-t-il aperçu le "MARGARET JANE" pour la première fois

i) au radar,
ii) visuellement;

où se trouvait le "MARGARET JANE" par rapport au "CAPE BEAVER" à ce moment-là et quelles manoeuvres, le cas échéant, ont été faites?

b. Où et à quel moment le "MARGARET JANE" a-t-il aperçu le "CAPE BEAVER" pour la première fois

i) au radar,
ii) visuellement;

où se trouvait à ce moment-là le "CAPE BEAVER" par rapport au "MARGARET JANE" et quelles manoeuvres, le cas échéant, ont été faites?

Réponse:

a. Le "CAPE BEAVER"

i) n'a jamais détecté le "MARGARET JANE" sur son radar, selon les témoignages des personnes qui faisaient la veille sur les deux radars, mais il semble que la cible située à une distance de plus de trois milles et détectée par le radar du "CAPE BEAVER" ait été le "MARGARET JANE". Cette cible a disparu de l'écran du radar du "CAPE BEAVER" à une distance d'environ trois milles et n'a pas été aperçue par la suite; et

ii) a aperçu visuellement le "MARGARET JANE" à une distance de deux à trois cents pieds de celui-ci.

Lorsque le "CAPE BEAVER" a aperçu visuellement le "MARGARET JANE", ce dernier se trouvait entre trente-cinq et quarante degrés par tribord avant du "CAPE BEAVER". Lorsque le capitaine du "CAPE BEAVER" a aperçu le "MARGARET JANE", il a saisi le levier de commande du pas de l'hélice, qui était en position avant toute, pour le mettre en position arrière toute, en passant par la position zéro.

b. Le "MARGARET JANE" a d'abord aperçu le "CAPE BEAVER"

i) sur son radar, à une distance de quatre milles et demi; et

ii) visuellement à deux cents pieds par bâbord, perpendiculairement au "MARGARET JANE".

Environ quinze secondes avant d'apercevoir le "CAPE BEAVER", le capitaine du "MARGARET JANE" est passé du pilotage automatique au pilotage manuel et a mis la machine en arrière toute.

Question n° 12

a. Quelles étaient la route et la vitesse approximatives du "CAPE BEAVER" avant l'abordage, et ont-elles été modifiées juste avant l'abordage?

b. Quelles étaient la route et la vitesse approximatives du "MARGARET JANE" avant l'abordage, et ont-elles été modifiées juste avant l'abordage?

Réponse:

a. Avant l'abordage, le "CAPE BEAVER" faisait route au 160° vrai à une vitesse d'environ 12 noeuds. La route n'a pas été changée, et si la vitesse a été modifiée, c'était le résultat du changement de position du levier de contrôle de pas de l'hélice qui a été mis en position de marche arrière.

b. Avant l'abordage, le "MARGARET JANE" faisait route au 030° magnétique (007 1/2° vrai). A une distance d'environ un mille et demi du "CAPE BEAVER", il a changé de cap pour venir au 050° magnétique (027 1/2° vrai) et a maintenu ce cap jusqu'au moment de l'abordage. Avant l'abordage, et avant que le "CAPE BEAVER" ne soit en vue, la vitesse du "MARGARET JANE"

avait été réduite en mettant le levier de contrôle de la machine de la position avant toute à juste embrayé et, lorsque le "CAPE BEAVER" a été aperçu, à la position arrière toute.

Question n° 13

Quelle était la destination

a. du "CAPE BEAVER"

b. du "MARGARET JANE"

au moment de l'abordage, et quel était le but de leur voyage?

Réponse:

a. Le "CAPE BEAVER" faisait route vers un secteur situé au sud du port de Lunenburg, où la profondeur de l'eau serait de soixante-cinq à soixante-dix brasses, afin d'y mettre à l'essai son équipement de pêche.

b. Le "MARGARET JANE" faisait route vers Lunenburg afin d'y débarquer deux marins blessés.

Question n° 14

a. A quelle heure et à quelle date l'abordage s'est-il produit et à quelle heure l'a-t-on signalé?

b. A quel endroit s'est produit l'abordage, quel était le relèvement et la distance par rapport à la côte la plus proche?

Réponse:

a. L'abordage s'est produit le 31 juillet 1980 à 11 h 40, heure avancée de l'Atlantique. Il a été signalé à la radio de la Garde côtière à Halifax à 12 h 13 environ.

b. L'abordage a eu lieu par 44° 15',25 Nord et par 64° 11',2 Ouest. Par rapport à la côte la plus près, Point Enrage, le relèvement était de 098° vrai et la distance de 2,75 milles marins.

Question n° 15

a. Quel était approximativement l'angle d'impact entre le "CAPE BEAVER" et le "MARGARET JANE" en tenant compte précisément de leurs caps respectifs au moment de l'abordage?

b. Quelle partie du "CAPE BEAVER" a d'abord été en contact avec le "MARGARET JANE" et où?

Réponse:

a. Au moment de l'abordage, l'angle d'impact entre le "CAPE BEAVER" et le "MARGARET JANE" était de 90 degrés.

b. L'avant à bulbe du "CAPE BEAVER" a heurté en premier lieu le flanc bâbord du "MARGARET JANE", au-dessous de la ligne de flottaison, à environ trois pieds sur l'avant de la zone de décrochement du pont.

Question n° 16

a. Combien de pertes de vie l'abordage a-t-il causé?

b. Quels sont les noms et adresses des victimes, et quels postes occupaient-elles à bord de leur navire?

Réponse:

a. Quatre hommes ont perdu la vie.

b. Les noms et adresses des victimes sont:

Manuel J. Jesso,
19, White's Trailer Court,
Stephenville (Terre-Neuve).
Matelot de pont.

Leonard Snook,
English Harbour West (Terre-Neuve).
Matelot de pont.

Kelly A. Crouse,
22, Convay Crescent,
Brockville (Ontario).
Matelot de pont.

Aloysius J. Hinks,
Chester Basin (Nouvelle-Ecosse).
Matelot de pont.

Question n° 17

Des précautions appropriées ont-elles été prises, conformément au Règlement sur les abordages, à bord du

a. "CAPE BEAVER" et

b. "MARGARET JANE"

afin d'éviter l'abordage et, si ce n'est pas le cas, quels règlements ont été violés par quel navire?

Réponse:

a. Aucune manoeuvre visant à éviter l'abordage n'a été effectuée à bord du "CAPE BEAVER" qui faisait route en avant toute dans des conditions de visibilité réduite, sans homme de vigie, sans homme de barre dans la timonerie et sans veille radar ou écoute radio adéquates, malgré la proximité du port. Les règlements suivants ont donc été violés:

Règle 2 (a), (b	Responsabilité
5	Veille
6	Vitesse de sécurité
6 (b) (i)	Limites d'utilisation de l'équipement radar
(b) (ii)	Effet de l'état de la mer sur la détection au radar
6 (b) (iv)	Petits bâtiments, etc.
7 (a), (b), (c)	Risque d'abordage

8 (a), (b), (c), (d), (e)	Manoeuvre pour éviter les abordages
15	Navires dont les routes se croisent
16	Manoeuvre du navire non privilégié
17 (d)	Le navire qui doit laisser la route libre n'est pas dispensé de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire
19 (b), (c), (e)	Conduite des navires par visibilité réduite
34 (a), (d)	Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement

b. Aucune précaution particulière n'a été prise pour éviter l'abordage à bord du "MARGARET JANE"; le bateau faisait route en avant toute dans des conditions de visibilité réduite près des atterrages du port, tout en sachant que la cible détectée au radar s'approchait rapidement sur un relèvement proche de la ligne de foi du radar. Il n'a aucunement tenté de communiquer par radio avec le navire qui approchait, de faire un pointage de sa route, de sa vitesse et de la distance minimale d'approche. Il a plutôt évalué approximativement la situation et les manoeuvres ont été effectuées à partir de renseignements radar insuffisants. Les règlements suivants ont été violés:

Règle 2	Responsabilité
6	Vitesse de sécurité
7 (a), (b), (c), (d) (i)	Risque d'abordage
8 (a), (b), (c), (d), (e)	Manoeuvre pour éviter les abordages
19 (b), (c), (d), (e)	Conduite des navires par visibilité réduite
34 (a), (b)	Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement

Question n° 18

Quelle est la cause de l'abordage?

Réponse:

1) L'abordage a été causé par le manque de connaissances ou la non-observation des règles internationales que doivent respecter tous les navires faisant route par temps de brume, aux atterrages d'un port. Les deux capitaines des navires en cause sont également fautifs à cet égard.

2) Le capitaine du "CAPE BEAVER" ne connaissait pas bien le fonctionnement de son radar et surtout ignorait les effets de l'utilisation du dispositif d'élimination des échos de mer.

3) Le capitaine du "CAPE BEAVER" n'a pas libéré la passerelle de toutes les personnes non essentielles et n'a pas préparé comme il l'aurait dû son navire à la navigation dans des conditions de visibilité très réduite.

4) Le capitaine du "MARGARET JANE" ne connaissait pas parfaitement le fonctionnement de son radar, notamment l'utilisation et le potentiel du curseur de direction.

5) Transports Canada ne s'assure pas que tous les capitaines et officiers des navires canadiens ont la compétence et la formation voulues pour s'acquitter de leurs fonctions en toute sécurité au sein d'une industrie de plus en plus complexe.

Question n° 19

Est-ce la faute ou la prévarication

a. du capitaine du "CAPE BEAVER",

b. des propriétaires du "CAPE BEAVER",

c. du capitaine du "MARGARET JANE",

d. des propriétaires du "MARGARET JANE",

ou de toute autre personne qui a causé l'abordage ou y a contribué, et, le cas échéant, quelles étaient ces fautes ou cette prévarication et par qui ont-elles été commises?

Réponse:

Les fautes ou la prévarication des personnes suivantes ont causé l'abordage ou y ont contribué:

a. Le capitaine du "CAPE BEAVER" a contrevenu aux règlements dont il est fait mention à la question 17 a. et n'a pas exercé le zèle voulu pour se familiariser avec les particularités de son navire et de son équipement.

b. Les propriétaires du "CAPE BEAVER" n'ont pas encouragé ni poussé les officiers de leurs navires à se perfectionner en ayant recours aux installations mises à leur disposition par le gouvernement, et ne se sont pas rendus compte de la situation qui existait sur la passerelle du "CAPE BEAVER" avant et au moment de l'abordage ou ont accepté cette situation.

c. Le capitaine du "MARGARET JANE" a contrevenu aux règlements mentionnés à la question 17 b.

d. Les propriétaires du "MARGARET JANE" qui, à l'instar des propriétaires du "CAPE BEAVER", n'ont pas encouragé et poussé les officiers de leurs navires à se perfectionner grâce aux installations mises à leur disposition par le gouvernement.

ET, également, Transports Canada, pour les raisons énumérées à l'article 5 de la réponse à la question n° 18.

RECOMMANDATIONS

En plus des réponses aux questions posées pour permettre à la Cour de se former une opinion, voici une liste de recommandations qui découlent de la conviction de la Cour selon laquelle l'époque où les certificats de service pouvaient constituer une preuve de compétence suffisante pour commander les gros bateaux de pêche actuels, équipés des aides à la navigation modernes, est depuis longtemps révolue.

1. Transports Canada devrait prendre les mesures nécessaires afin de perfectionner les détenteurs de certificats de service, afin qu'ils puissent obtenir également un certificat de compétence, et déterminer un délai maximal de validité des certificats de service.

2. La norme de formation pour les certificats de pêche devrait faire état des connaissances requises pour commander en toute sécurité les navires complexes et perfectionnés employés actuellement dans l'industrie de la pêche.

Finalement, permettez-moi d'exprimer toute ma reconnaissance aux assesseurs, pour l'aide et la collaboration qu'ils m'ont si volontiers apportées. Je remercie également l'avocat de la Commission et celui de chacune des parties pour s'être acquittés de leur tâche de façon exemplaire.

Fait à Lunenburg (Nouvelle-Ecosse) en ce 10e jour de juillet 1981.

Je vous remets le présent rapport et vous prie d'accepter l'expression de ma haute considération,

A. Gordon Cooper
Le Commissaire

Approuvé par:

Capt. T.H. Goodyear
Assesseur

Capt. C. Savoie
Assesseur